3 1761 11972182 7


Digitized by the Internet Archive
in 2024 with funding from
University of Toronto

https://archive.org/details/31761119721827

Government Publications

CA1 XC12 - A52

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 1

Tuesday, May 3, 1994

Chairman: Wayne Easter

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 1

Le mardi 3 mai 1994

Président: Wayne Easter

Minutes of Proceedings and Evidence of the Sub–Committee on

Grain Transportation

of the Standing Committee on Agriculture and Agri–Food

Procès–verbaux et témoignages du Sous–comité du

Transport du grain

du Comité permanent de l'agriculture et de l'agro–alimentaire

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(1), consideration of the viability of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System, specifically the transportation of grain

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(1) du Règlement, étude de la viabilité du réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint–Laurent, spécifiquement le transport du grain

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

LIBRARY JUN 20 1994 University of Toronto

First Session of the Thirty–fifth Parliament, 1994

Première session de la trente–cinquième législature, 1994

SUB–COMMITTEE ON GRAIN TRANSPORTATION OF THE STANDING COMMITTEE ON AGRICULTURE AND AGRI–FOOD

Chairman: Wayne Easter

Members

Bernie Collins
Jake E. Hoeppner
Jean–Paul Marchand
Paul Steckle

(Quorum 3)

Marc Toupin

Clerk of the Sub–Committee

SOUS–COMITÉ DU TRANSPORT DU GRAIN DU COMITÉ PERMANENT DE L'AGRICULTURE ET DE L'AGRO–ALIMENTAIRE

Président: Wayne Easter

Membres

Bernie Collins
Jake E. Hoeppner
Jean–Paul Marchand
Paul Steckle

(Quorum 3)

Le greffier du Sous–comité

Marc Toupin

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

AVO-9948

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 3, 1994
(1)

[*Text*]

The Sub–Committee on Grain Transportation of the Standing Committee on Agriculture and Agri–Food met jointly with the Sub–Committee on the St. Lawrence Seaway of the Standing Committee on Transport at 9:37 o'clock a.m. this day, in Room 701, La Promenade, the Chairperson, Joe Comuzzi, of the Sub–Committee on the St. Lawrence Seaway, presiding.

Members of the Sub–Committee on Grain Transportation present: Bernie Collins, Wayne Easter, Jake E. Hoeppner, Jean–Paul Marchand, and Paul Steckle.

Members of the Sub–Committee on the St. Lawrence Seaway present: Joe Comuzzi, Michel Guimond, Dick Harris, Charles Hubbard and Jim Jordan.

Other Members present: Léon Benoît, Stan Dromisky, Stan Keyes, and Bob Speller.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant; Sonya Dakers, Research Coordinator.

Witnesses: From the Grain Transportation Agency: Peter Thomson, Administrator; Mike Shumsky, Executive Director, Planning; Bruce McFadden, Executive Director, Operations. *From the Prairie Pools:* Charlie Swanson, Executive Member and President, XCAN Grain Pool Ltd.; Patty Townsend, Manager, Communications. *From the United Grain Growers:* Paul Earl, Manager, Corporate Affairs.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(1), consideration of the viability of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System, specifically grain transportation. (*See Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on Agriculture and Agri–Food, dated April 28, 1994, Issue No. 17*).

Peter Thomson made an opening statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 11:15 o'clock a.m., by unanimous consent, Wayne Easter took the Chair as Acting Chairperson.

Charlie Swanson made an opening statement and, with Patty Townsend, answered questions.

Paul Earl made an opening statement.

At 12:13 o'clock p.m., Joe Comuzzi resumed the Chair.

Paul Earl answered questions.

At 12:50 o'clock p.m., the Sub–Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Sub–Committee

PROCÈS–VERBAL

LE MARDI 3 MAI 1994
(1)

[*Traduction*]

Le Sous–comité du transport du grain du Comité permanent de l'agriculture et de l'agro–alimentaire et le Sous–comité de la Voie maritime du St–Laurent du Comité permanent des transports tiennent une réunion conjointe à 9 h 37, dans la salle 701 de l'immeuble La Promenade, sous la présidence de Joe Comuzzi, président du Sous–comité de la Voie maritime du St–Laurent.

Membres du Sous–comité du transport du grain: Bernie Collins, Wayne Easter, Jake E. Hoeppner, Jean–Paul Marchand et Paul Steckle.

Membres du Sous–comité de la Voie maritime du St–Laurent: Joe Comuzzi, Michel Guimond, Dick Harris, Charles Hubbard et Jim Jordan.

Autres députés présents: Léon Benoît, Stan Dromisky, Stan Keyes et Bob Speller.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant; Sonya Dakers, coordonnatrice de recherche.

Témoins: De l'Office du transport du grain: Peter Thomson, administrateur; Mike Shumsky, directeur exécutif, Planification; Bruce McFadden, directeur exécutif, Exploitation. *Du Syndicat du blé des Prairies:* Charlie Swanson, membre du Conseil et président, XCAN Grain Pool Ltd.; Patty Townsend, gérante, Communications. *De United Grain Growers:* Paul Earl, gérant, Affaires générales.

Conformément au paragraphe 108(1) du Règlement, étude de la viabilité du réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint–Laurent, tout spécialement le transport du grain (*voir les Procès–verbaux et témoignages du Comité permanent de l'agriculture et de l'agro–alimentaire, 28 avril 1994, fascicule nº 17*).

Peter Thomson fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

À 11 h 15, à l'unanimité, Wayne Easter est désigné président suppléant.

Charlie Swanson fait un exposé puis, de même que Patty Townsend, répond aux questions.

Paul Earl fait un exposé.

À 12 h 13, Joe Comuzzi reprend le fauteuil.

Paul Earl répond aux questions.

À 12 h 50, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Sous–comité

Marc Toupin

[*Text*]

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

Tuesday, May 3, 1994

[*Translation*]

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

Le mardi 3 mai 1994

• 0936

The Chairman: Good morning, ladies and gentlemen. Pursuant to Standing Order 108, this is a joint meeting of the Subcommittee on the St. Lawrence Seaway of the Standing Committee on Transport.

I welcome this morning the Standing Committee on Agriculture from the House of Commons, which has decided to join us today and for the balance of these hearings on railcar shortages in Canada inasmuch as the issue is of importance to the Standing Committee on Agriculture as it is to the Standing Committee on Transport.

Our witnesses today from the Grain Transportation Agency are Mr. Peter Thomson, administrator; Mr. Mike Shumsky, executive director, planning; and Mr. Bruce McFadden, executive director, operations.

I welcome you gentlemen to Ottawa and thank you for coming to the committee.

By way of background, the subcommittee on the seaway was given the task of looking into what we thought was a critical situation with respect to the availability of grain cars to move our product to market.

On April 14 the subcommittee wanted to establish whether indeed there was a problem with that. We wrote to all of the stakeholders and users of the system. We also wrote to CN, CP, the Grain Transportation Agency, and other parties involved and asked a series of questions, the first one being, is there indeed a problem with respect to getting our product to market in a timely fashion in order to maximize the return to the farmer?

Naturally, to a question like that to all of those participants in the agricultural and transportation community in Canada there were a variety of answers, but the one issue that came through loud and clear was that there were some—particularly the agency and the railroads—who said that there may have been a problem but they think it has been remedied.

I think the users to a person—if I could summarize a response—thought there was a problem that began last fall and was not corrected, and they still consider there to be a serious problem today.

As a result of those answers, we thought it only appropriate that we bring those people together in these hearings today and tomorrow and try to come to some conclusion and remedy with respect to getting our grain to market in a timely fashion to enhance a return to the farmer.

Mr. Thomson.

Mr. Peter Thomson (Administrator, Grain Transportation Agency): Thank you, Mr. Chairman.

We're pleased that you invited us to appear before your joint committee hearings.

Le président: Bonjour, mesdames et messieurs. Conformément au Règlement 108, nous avons convoqué une réunion mixte du Sous–comité de la voie maritime du St–Laurent et du Comité permanent des transports.

Je souhaite la bienvenue, ce matin, au Comité permanent de l'agriculture de la Chambre des communes, qui a décidé de se joindre à nous jusqu'à la fin de ses audiences consacrées à l'examen des pénuries de wagons au Canada, étant donné qu'il s'agit là d'une question aussi importante pour le Comité permanent de l'agriculture qu'elle l'est pour le Comité permanent des transports.

Les témoins représentant l'Office du transport des grains sont M. Peter Thomson, administrateur; M. Mike Shumsky, directeur exécutif, planification; et M. Bruce McFadden, directeur exécutif, opérations.

Je vous souhaite la bienvenue à Ottawa, messieurs, et vous remercie d'être venus.

À titre d'information, je tiens à signaler que le Sous–comité de la voie maritime a été chargé d'étudier ce que nous considérions comme une situation critique créée par l'insuffisance de wagons pour transporter notre grain vers les marchés.

Le 14 avril, le Sous–comité a voulu s'assurer qu'il y avait effectivement un problème dans ce domaine. Nous avons écrit à tous les intéressés et utilisateurs du système. Nous avons également écrit au CN, au CP, à l'Office du transport des grains, et à d'autres parties concernées pour leur poser une série de questions dont la première était la suivante: l'acheminement de nos produit aus marché, en temps opportun, afin d'optimiser les recettes du céréaliculteur, pose–t–il un problème?

Naturellement, une question qui s'adressait à tous les membres des milieux de l'agriculture et des transports au Canada, a suscité des réponses très diverses, mais il en est ressorti que certains d'entre eux—en particulier l'Office et les compagnies ferroviaires—ont déclaré qu'il y avait peut–être un problème, mais qu'à leur avis, il était réglé.

Je crois que les utilisateurs considéraient tous—si je peux me permettre de résumer leur réponse—que le problème qui était apparu l'automne dernier n'avait pas été réglé, et qu'il demeurait encore grave aujourd'hui.

À la suite de ces réponses, nous avons pensé que nous nous devions de réunir tous les intéressés aux audiences d'aujourd'hui et de demain, d'essayer de parvenir à une conclusion et de trouver un moyen d'acheminer nos grains au marché, en temps opportun, afin d'améliorer les recettes des céréaliculteurs.

Monsieur Thomson.

M. Peter Thomson (administrateur, Office du transport des grains): Merci, monsieur le président.

Nous sommes bien contents que vous nous ayez invités à comparaître aux audiences de votre Comité mixte.

[*Texte*]

I would apologize in advance that, due to the shortness of time we had available to us, we were unable to have translations done of our background paper and my remarks. I do hope the francophone members will forgive us for that.

The Chairman: I just might point out to my colleagues that I've asked for speedy translation services on all submissions made. Because of the haste in calling this meeting together, there has been some difficulty. But I've asked that other reports we have received be translated in the quickest possible time.

Mr. Thomson: In my brief opening remarks I will highlight the grain movement situation we have experienced so far in the crop year and discuss the measures and initiatives that have been implemented or are under way to address the situation.

Before proceeding, I thought it might be useful to the committee to provide a brief overview of the GTA's involvement and responsibilities as they relate to grain movement.

• 0940

The GTA's role is to coordinate the movement of western grain for domestic use and to export position in a prompt, efficient, and systematic manner for the purpose of maximizing returns to producers. The GTA performs its car allocation functions as a mutual body by working closely with all industry participants, with a goal of ensuring that available cars are distributed fairly among all shippers. The procedures employed by the agency have been developed in consultation with industry. The last industry review of car allocation procedures was carried out by the senior grain transportation committee approximately a year ago.

Our weekly car allocation responsibilities can be divided into three distinct steps. The first is to determine overall car supply. We do this by meeting with the railways and the Canadian Wheat Board to determine car requirements by destination and to estimate the number of cars that the railways will have for loading. Once the number of cars available for each destination is determined, the GTA divides these cars between the Canadian Wheat Board for milling and export wheat and barley movement and private shippers for canola, oats and non-board feed, wheat, and barley. For all remaining commodities, such as rye, flax seed, peas, and other specialty crops, shippers negotiate directly with the railways for their car supply. The third function that the GTA performs is to allocate the cars for canola, oats and non-board feed grains to individual shippers.

After the initial allocation process, the private companies, the Canadian Wheat Board, and the railways determine specific locations where cars will be placed for loading. When there is a reasonable balance between the demand or movement and available rail car capacity, all orders are filled within reasonable timeframes, and generally all sales commitments are met. The task under these conditions is to coordinate movement, logistics, and just-in-time inventory at ports, so that the right grain moves

[*Traduction*]

Je vous présente d'avance des excuses car, du fait du peu de temps dont nous disposions, nous n'avons pas pu faire traduire notre mémoire et mes propos. J'espère bien que les membres francophones me le pardonneront.

Le président: Je tiens à signaler à mes collègues que j'ai demandé que l'on traduise rapidement tous les mémoires présentés. La rapidité avec laquelle cette réunion a été convoquée a en effet créé quelques problèmes dans ce domaine. Mais j'ai demandé que les autres rapports reçus par nous soient traduits le plus rapidement possible.

M. Thomson: Dans ma brève déclaration préliminaire, je vais décrire, dans ses grandes lignes, la situation en matière de transport du grain que nous avons connue jusqu'à présent au cours de la campagne agricole, et je vais parler des mesures et des initiatives mises en oeuvre ou en cours pour normaliser la situation.

Avant de poursuivre, je crois qu'il serait utile pour le Comité que je présente un bref aperçu du rôle et des responsabilités de l'OTG en ce qui concerne le transport des grains.

L'OTG a pour rôle de coordonner le transport des grains de l'ouest destinés à la consommation intérieure et à l'exportation, de manière prompte, efficiente et systématique afin d'optimiser les recettes des producteurs. L'OGT remplit ses fonctions d'attribution des wagons en travaillant en étroite collaboration avec tous les participants de l'industrie de manière à assurer une répartition équitable des wagons disponibles entre tous les expéditeurs. Les méthodes employées pour cela ont été élaborées par l'Office en consultation avec l'industrie. Le dernier examen des méthodes d'attribution de wagons a été effectué par le Comité supérieur du transport des grains, il y a environ un an.

On peut répartir nos responsabilités hebdomadaires dans ce domaine entre trois opérations distinctes. La première consiste à déterminer le chiffre global des wagons disponibles. Pour cela, nous rencontrons les compagnies ferroviaires et la Commission canadienne du blé afin d'établir les besoins en wagons par destination et d'estimer le nombre de wagons que ces compagnies pourront affecter au transport du grain. Une fois déterminé le nombre de wagons disponibles pour chaque destination, l'OGT répartit ceux-ci entre la Commission canadienne du blé pour le transport du blé de meunerie et d'exportation et de l'orge, et les expéditeurs privés pour celui du canola, de l'avoine et des grains fourragers c'est-à-dire le blé et l'orge hors-Commission. Pour tous les autres produits, tels que le seigle, la graine de lin, les pois, et d'autres cultures spéciales, les expéditeurs négocient directement avec des compagnies ferroviaires pour obtenir des wagons. La troisième fonction que remplit l'OGT, consiste à attribuer aux divers expéditeurs les wagons pour le transport du canola, de l'avoine et des grains fourragers hors-Commission.

Après ce processus initial d'attribution, les sociétés privées, la Commission canadienne du blé et les compagnies ferroviaires choisissent les endroits où se fera le chargement des wagons. Lorsque la demande de transport de grain et la capacité ferroviaire concordent à peu près, toutes les commandes sont exécutées dans des délais raisonnables et, en général, tous les engagements de vente sont respectés. Lorsque c'est le cas, le travail consiste à coordonner le transport, la logistique, et le

[*Text*]

forward at the right time. In these circumstances, the agency seeks to minimize the extent of direct intervention in car allocation by, for example, allocating cars subject to authorization of orders by the unload terminal.

In times when there is a surplus of rail car capacity, coordinating efforts turn to minimizing system costs; for example, to avoid unnecessary weekend unloading. When there is insufficient rail car capacity relative to demand, cars must be rationed. Under the current car allocation system, which rations cars to all shippers in proportion to their sales, the agency responds by requesting and verifying sales and supply position statements from shippers. Under this system, all shippers share in the shortfall. This usually means that no one is satisfied with the number of cars allocated to them.

This is the situation faced currently by the grain industry. All parties have been cut back on allocations relative to their sales position. Some shippers and marketers have expressed frustration with the system, but without the ability to instantly increase capacity, the agency's role is to ensure that the allocation procedures are administered fairly. Again, under the current car allocation procedures, all parties share in the shortfall.

The grain industry has experienced a severe backlog of grain movement relative to sales commitments, which is a result of a number of factors, including an insufficient number of grain cars. The industry experienced a shortfall in rail car capacity during the second half of October, November, and the first part of December because of unexpected increases in sales demand for both Western Grain Transportation Act and commercial non–WGTA grain movement. This followed a wet fall and late harvest, which compressed that demand into a tight timeframe.

• 0945

After the close of navigation at Thunder Bay, weekly car programs were sufficient to meet sales for a short period in late December and early January. However, extreme winter weather conditions throughout most of January and February throughout Canada and parts of the United Stated resulted in reduced grain deliveries from farms and hampered operations of country and terminal elevators and the railways.

As well, a work stoppage from January 29 to February 9 involving west coast longshoremen halted vessel movements, which equated to a direct loss of approximately 6,000 unloads or about half a million tonnes.

More recently, heavy ice conditions on the Great Lakes–St. Lawrence Seaway system have delayed vessel arrivals and have resulted in congestion at terminals in Thunder Bay.

The railways have steadily increased their hopper car fleets from 21,500 cars at the beginning of October to 27,341 cars as of April 27. The North American lease market, which the railways use heavily to supplement their grain fleets, has been very tight

[*Translation*]

stockage au moment opportun aux ports, de manière à ce que le transport du grain approprié se fasse au bon moment. L'Office s'efforce alors de réduire au minimum l'intervention directe dans l'attribution des wagons à l'assujettissant à l'approbation des commandes par le terminus de déchargement.

Lorsqu'il y a un excédent de wagons, l'Office concentre ses efforts de coordination sur la réduction des coûts du système; par exemple, pour éviter, lorsque ce n'est pas nécessaire, les déchargements en fin de semaine. Lorsque le nombre de wagons disponibles est insuffisant pour la demande, ils doivent être rationnés. En vertu du système actuel de répartition des wagons, qui attribue des wagons à tous les distributeurs en fonction de leurs ventes, l'Office réclame à ceux–ci des déclarations afin de vérifier leurs ventes et l'approvisionnement. Dans ce système, la pénurie de wagons est répartie entre tous les expéditeurs, ce qui signifie qu'habituellement, aucun d'entre eux n'est satisfait du nombre de wagons qui lui est attribué.

Voilà la situation à laquelle le secteur céréalier est actuellement confronté. Pour tous ses membres, le nombre de wagons attribués a été réduit en fonction de l'importance de leurs ventes. Certains expéditeurs et distributeurs ont critiqué le système, mais sans les moyens d'accroître instantanément la capacité, l'Office a pour rôle de veiller à ce que les méthodes de répartition soient administrées de manière équitable. Comme je l'ai dit, en vertu du système actuel, on répartit donc le manque de wagons entre tous les intéressés.

Le secteur céréalier n'a pas toujours pu respecter ses engagements de vente à cause d'important retard dans le transport des grains, qui est dû à un certain nombre de facteurs, notamment le nombre insuffisant de wagons–trémies. Cette pénurie de wagons a été sensible au cours de la seconde moitié d'octobre, en novembre et au cours de la première partie de décembre, à cause de l'augmentation inattendue de la demande de ventes dans le cadre de la Loi sur le transport du grain de l'ouest et le transport de grain commercial hors–Commission. Cette situation a succédé à un automne pluvieux et à une récolte tardive, qui ont eu pour effet de concentrer la demande sur une période très réduite.

Lorsque la saison de navigation a pris fin à Thunder Bay, des programmes hebdomadaires d'attribution de wagons ont permis de répondre brièvement au volume des ventes à la fin de décembre et au début de janvier. Cependant, les froids extrêmes qui ont régné pendant la plus grande partie de janvier et de février dans tout le Canada et dans certaines régions des États–Unis ont ralenti les livraisons de grain par les céréaliculteurs et entravé le fonctionnement des silos à élévateurs locaux et portuaires ainsi que des trains.

D'autre part une grève des dockers de la côte ouest, du 29 janvier au 9 février, a interrompu les mouvements de navires et s'est traduite par une perte directe d'environ 6 000 déchargements soit à peu près un demi million de tonnes.

Plus récemment, la forte concentration des glaces sur le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint–Laurent a retardé les arrivées de navires et provoqué un encombrement aux silos terminus de Thunder Bay.

Les compagnies ferroviaires ont régulièrement augmenté le nombre de leurs wagons trémies, qui est passé de 21 500 unités au début d'octobre à 27 341 le 27 avril. Le marché de la location à bail nord–américain, que les compagnies ferroviaires

[*Texte*]

since last year's flooding of the Mississippi. This and the cold weather in January and February added tremendous strain on the capacity of the American railways and they too have imposed railcar rationing on grain shippers.

The railways have indicated that by the end of May the fleet will increase by approximately another 2,000 cars. Should demand continue, there is the possibility of another 1,000 that could be added in June for a total fleet of more than 30,000 cars. The largest fleet in grain service in recent history was approximately 28,900 cars in crop year 1989–90.

Currently, the limiting factor for unloads at the west coast has become primarily the lack of available labour at terminals for weekend unloading. At Thunder Bay the delayed opening has reduced the unload capability at the port, but that situation is rapidly improving.

Although this has been an extremely difficult year, and shippers and marketers continue to incur costs due to vessel demurrage and contract deferrals, which will all affect producer returns, the backlog of movement to meet sales has been reduced in recent weeks from approximately 2 million tonnes to 1.25 million tonnes.

Canadian exports of the six major grains, which at the end of October were 1.3 million tonnes below year–ago levels because of the late harvest, are, as of April 17, ahead of last year's pace for the same time period.

Based on our operational guideline in the agency's three–month plan, we project WGTA movement this crop year to reach approximately 32 million tonnes compared with 31.4 million tonnes in 1992–93.

While the projected 1993–94 statutory movement is about average for the last 10 years, it comes in a year that contained significant changes in production and marketing patterns and a late harvest. Specialty crop production increased to record levels in 1993 and canola production was a record 5.3 million tonnes in 1993, surpassing the 1991 record of 4.2 million tonnes by 26%.

We are experiencing large increases in movements to the United States. Sales are made to more customers in smaller lots that, in many instances, must meet exact specifications. This adds complexity to the movement, negatively impacts on railcar turnaround time, and reduces the carrying capacity of the hopper car fleet.

In previous years, the system was moving a large volume of homogeneous products to traditional customers such as the former Soviet Union and China. The movements required to serve these markets were more conducive to shorter railcar turnaround times.

• 0950

Last October when it became evident that railcar capacity was not sufficient to meet sales demand and that railcar rationing on the basis of sales would be required, the agency met with the industry to discuss measures that could be

[*Traduction*]

utilisent abondamment pour compléter leur matériel roulant, s'est beaucoup restreint à cause de la crue du Mississipi, l'an dernier. Du fait de cette situation et du froid qui a régné en janvier et en février, la capacité des chemins de fer américains s'est également trouvée soumise à de très fortes pressions, si bien qu'ils ont dû imposer un rationnement des wagons destinés aux expéditeurs de grains.

Les compagnies ferroviaires ont déclaré qu'à la fin de mai, ils augmenteraient leur matériel roulant d'environ 2 000 wagons. Et si la demande continue à augmenter, ils pourraient ajouter 1 000 autres wagons, ce qui en porterait le nombre à plus de 30 000. Ces dernières années, le nombre maximum de wagons utilisés pour le transport du grain a été de 28 900, au cours de la campagne agricole de 1989–1990.

Actuellement, c'est le manque de main–d'oeuvre aux terminus en fin de semaine, et qui limite les déchargements sur la côte–ouest. A Thunder Bay, le retard de l'ouverture de la saison de navigation a réduit la capacité de déchargement au port, mais la situation s'améliore rapidement.

Bien que l'année ait été extrêmement difficile, que les expéditeurs et les distributeurs continuent à devoir assumer des coûts supplémentaires à cause des frais de surestarie et des reports de contrats, autant de facteurs qui affecteront les recettes des producteurs, ces dernières semaines, on a réussi à ramener de 2 millions de tonnes à 1,25 million de tonnes le tonnage des expéditions en retard.

Les exportations canadiennes des six grains principaux qui, à la fin d'octobre étaient de 1,3 million de tonnes inférieures à l'année précédente à cause de la récolte tardive, sont depuis le 17 avril en avance sur le tonnage de l'an dernier à la même époque.

En nous fondant sur la directive opérationnelle du plan trimestriel de l'Office, nous prévoyons que le transport de grain de l'Ouest, pour cette campagne agricole, atteindra environ 32 millions de tonnes alors qu'il a été de 31.4 millions de tonnes en 1992–1993.

Bien que le transport à taux statutaires prévu pour 1993–1994 corresponde à peu près à la moyenne des dix dernières années, il s'agit d'une année marquée par des changements importants des caractéristiques de production et de commercialisation, et par une récolte tardive. La production des cultures spéciales ont atteint un niveau record en 1993, comme d'ailleurs celle du canola qui, avec 5,3 millions de tonnes la même année, a dépassé de 26 p. 100 le record de 4,2 millions de tonnes établi en 1991.

Nous sommes témoins d'une augmentation considérable du transport de grains vers les États–Unis. Les ventes se font à un plus grand nombre de clients, et par lots moins importants qui, dans de nombreux cas, doivent satisfaire à des contraintes très précises. Cela rend le transport plus complexe, ralentit le cycle de rotation des wagons, et réduit la capacité de transport du parc de wagons trémies.

Les années précédentes, on transportait un volume élevé de produits homogènes destinés à des clients traditionnels tels que l'ancienne Union Soviétique et la Chine. Les opérations de transport requises pour servir ces marchés permettaient des cycles de rotation plus courts.

En octobre dernier, lorsqu'il est devenu manifeste que la capacité de wagons n'était pas suffisante pour répondre à la demande et qu'il faudrait rationner leur attribution en fonction du volume des ventes, l'Office a rencontré les représentants de

[*Text*]

implemented to expedite movement. Since then a number of measures have either been implemented or are being pursued. They include increased weekend loading in the country; increased weekend unloading at ports, but this has been limited at the west coast due to ongoing terminal management labour difficulties; modified train–run operations and increased budgets for switching in an effort to reduce cycle times; increased railway budgets to reduce the number of bad orders; CN boxcars to Thunder Bay service; experimental movements of grain in open–top hopper cars; and increased unit shipments of clean grain from interior terminals.

The GTA is giving relative priority in car allocation to Canadian domestic and port destinations where cycle times are lowest. This also recognizes the distinction between WGTA statutory movement and commercial non–WGTA movement.

The agency has permitted shippers to bring in private cars for commercial non–WGTA movement for their own benefit. Based on consultations with the industry, the use of private cars, which are given an allocation benefit for WGTA movement, does not appear to be a feasible option at this time.

In response to requests, an emergency trucking program for truck transport for shipments to Thunder Bay and west coast ports was implemented. The assistance was equivalent to the current rail subsidy, but very few shippers utilized the program. The GTA is working with industry to extend car pooling arrangements at Thunder Bay, which could reduce the time it takes to unload cars at the port.

The senior executive officers of the principal grain companies, railways and government agencies have established a working group to address current and future transportation issues. The group, which has been meeting every two weeks since last December, is currently preparing an assessment of projected movement requirements and railcar capacity requirements for the upcoming crop year. The senior executive officers have initiated a longer–term industry study of grain–forwarding practices and logistics procedures to be conducted by an independent consultant.

The GTA has initiated a railcar capacity study to examine if recent trends in the diversification of commodities and markets can be expected to continue and how best to meet projected car capacity requirements in the future.

The initiatives that I have briefly outlined have been undertaken to deal with the current situation and to safeguard against serious capacity shortfalls in the future.

In closing, Mr. Chairman, we appreciate the opportunity to appear before the committee and would be pleased to answer your questions. Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Thomson. Do any of your colleagues want to add anything to what you've just said?

[*Translation*]

l'industrie afin de discuter avec eux des mesures que l'on pourrait prendre pour accélérer le transport. Depuis lors, on en a mis en oeuvre un certain nombre et on en étudie d'autres. On a notamment augmenté le chargement en fin de semaine dans tout le pays; on en a fait autant dans les ports, mais de manière limitée sur la côte ouest à cause des difficultés de gestion des terminus dues aux revendications syndicales; on a modifié les parcours et augmenté les budgets réservés pour les manoeuvres afin de raccourcir les cycles de rotation; on a augmenté les budgets ferroviaires pour réduire le nombre de commandes non–honorées; le CN a affecté des wagons couverts au service de Thunder Bay; on a effectué des expériences de transport de grain dans des wagons–trémies ouverts; et on a augmenté les expéditions de grain nettoyé depuis les terminus de l'intérieur.

L'OTG accorde une priorité relative à l'attribution de wagons pour les destinations intérieures et portuaires au Canada où les cycles de rotation sont les plus courts. Cette mesure est fondée elle aussi sur la distinction entre le transport du grain assujetti aux dispositions de la SGTO et au transport commercial des grains hors commission.

L'Office a autorisé les expéditeurs à utiliser, à leur profit, des wagons privés pour assurer le transport des grains hors commission. À la suite des consultations avec l'industrie, il appert que l'utilisation de ces wagons privés, qui bénéficie d'une subvention pour le transport du grain assujetti à la LTGO, ne semble pas possible pour le moment.

En réponse aux demandes, on a mis en oeuvre un programme d'urgence de transport par camions des grains destiné à Thunder Bay et aux ports de la côte ouest. L'aide était équivalente aux subsides actuels au transport ferroviaire, mais très peu d'expéditeurs ont en recours au programme. L'OTG collabore avec l'industrie afin d'étendre l'exploitation en commun à Thunder Bay, ce qui permettra peut–être de réduire le temps de déchargement des wagons au port.

Les directeurs généraux des principales sociétés céréalières, des compagnies ferroviaires et les chefs d'organismes gouvernementaux ont établi un groupe de travail chargé d'étudier les problèmes de transport actuels et futurs. Ce groupe, qui se réunit tous les quinze jours depuis décembre dernier, prépare actuellement une évaluation des besoins en matière de transport et de wagons pour la prochaine campagne agricole. Ils ont lancé une étude à long terme des méthodes d'expédition des grains et des dispositions logistiques, qui sera effectuée par un expert–conseil indépendant.

L'OTG a entrepris une étude sur la capacité représentée par les wagons afin de déterminer si les récentes tendances à la diversification des produits et des marchés se poursuivra et sur la meilleure manière de répondre aux besoins de wagons prévus pour l'avenir.

Les efforts que je viens de décrire brièvement ont pour objet de régler la situation actuelle et de nous protéger à l'avenir contre les cas graves de sous–capacité.

En conclusion, monsieur le président, nous vous remercions de nous avoir permis de comparaître devant le comité et nous serons répondrons bien volontiers à vos questions. Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Thomson. Un de vos collègues voudrait–il ajouter quoique ce soit à ce que vous venez de dire?

[*Texte*]

Mr. Thomson: No.

The Chairman: Ladies and gentlemen, we're ready for questioning. As you can see, we have a large number of members this morning who want to ask questions. As I have said on several occasions, this is not a complete review of the problems associated with other aspects of grain within this country. We are here strictly and solely for the purpose of discussing the shortage of the availability of railcars to get our product to market. I'm going to confine your remarks and your questions to that singular issue. I'm going to ask the indulgence of the members to keep questions as succinct as possible on the topic, so we can give everyone the opportunity to be heard.

I'm going to start with Guimond. Oh, Mr. Marchand will take your place. Mr. Marchand, welcome.

• 0955

M. Marchand (Québec-Est): Merci, monsieur le président. Vous avez d'ailleurs dit au début, dans vos remarques, monsieur le président, qu'il y avait un problème dans le transport des grains, et que ce problème était peut-être en voie de règlement.

Certains pensent cependant qu'il y a une crise qui semble vouloir durer. Le problème du transport des grains n'est pas nouveau et ne date pas du mois d'octobre dernier. Il date en fait de 10 ou 15 ans, et je me souviens que vers la fin des années 1970, on se demandait avec Eugène Whelan et le ministre Otto Lang ce qui devait être fait pour le transport des grains. Le transport des grains constitue le pilier principal de l'économie de l'Ouest et il semble que depuis 10 ou 15 ans, le problème ne soit toujours pas résolu. On est toujours en train de penser que c'est à cause de la pluie, du beau temps ou de la sécheresse... Bref! Je lis d'ailleurs dans votre texte en anglais:

> The GTA's role is to co-ordinate the movement of western grain for domestic use and to export position in a prompt, efficient and systematic manner for the purpose of maximizing returns to producers.

That's the role of the Grain Transportation Agency.

Monsieur Thomson, pensez-vous que vous faites un bon travail quant au transport des grains actuellement, au Canada?

Mr. Thomson: Given the cirumstances in which we operate, yes, we are doing good work, but the point is well taken in that we are living in a time of many changes in the industry. Whether or not the industry is preparing for the changes as rapidly as they might is perhaps another question.

Mr. Marchand: You're saying that you're doing a good job. Aside from the obvious circumstantial changes, that is to say, weather, bumper crop, and so on, what seems to be the problem in terms of enabling us to get the grain to market?

Mr. Thomson: I think we have to realize that there will never be enough transportation capacity in any country to move all the grain to market as fast as the marketers would like. For example, we can't move a large crop in a matter of a few

[*Traduction*]

M. Thomson: Non.

Le président: Mesdames et messieurs, nous sommes prêts à poser des questions. Comme vous le voyez, il y a un nombre important de députés, ce matin, qui veulent le faire. Comme je l'ai dit à maintes reprises, il ne s'agit pas d'un examen complet de tous les problèmes liés au secteur céréalier, dans notre pays. Nous sommes ici uniquement pour discuter de la pénurie de wagons nécessaires pour amener notre produit au marché. Je vous demande donc de limiter vos remarques et vos questions à ce seul sujet. Je prie les députés d'avoir l'obligeance de poser des questions aussi brèves que possible, de façon à ce que à tout le monde puisse se faire entendre.

Je vais commencer par Guimond. Oh, M. Marchand va prendre votre placé. Monsieur Marchand, soyez le bienvenu.

Mr. Marchand (Québec-Est): Thank you, Mr. Chairman. In your opening remarks, you said that there was a problem with grain movement but that it was perhaps about to be solved.

Yet, some people think that the crisis will persist. The problem with respect to grain movement is not new and did not start last October. In fact, it has been ongoing for ten or 15 years, and I remember that at the end of the 70s, we were wondering with Eugene Whelan and Minister Lang what should be done to solve it. Grain transportation is the mainstay of Western economy, and it seems to me that, after ten or 15 years, the problem has not yet been solved. We are still being told that it is because of rain, because of warm weather, or because of drought... Anyway! I note that you write in your brief:

> Le rôle de l'OTG est de coordonner le transport des grains de l'Ouest destinés à la consommation interne et à l'exportation, de manière prompte efficiente et systématique afin d'optimiser les recettes des producteurs.

C'est cela le rôle de l'Office du transport des grains.

Mr. Thomson, do you think that you're doing a good job as far as the current grain movement in Canada is concerned?

M. Thomson: Compte tenu des circonstances, oui, nous faisons du bon travail, mais il faut bien tenir compte du fait que nous vivons à une époque où l'industrie connaît de nombreux changements. Quant à savoir si elle se prépare à faire face à ces changements aussi rapidement qu'elle le devrait, cela, c'est une autre question.

M. Marchand: Vous dites que vous faites du bon travail. En dehors des changements évidents des circonstances, c'est-à-dire, le temps, la récolte exceptionnelle, etc., mais qu'est-ce qui nous empêche d'amener les grains au marché?

M. Thomson: Je crois qu'il faut bien comprendre qu'aucun pays n'aura jamais la capacité de transport suffisante pour amener tout le grain au marché aussi rapidement que le souhaiterait les distributeurs. Par exemple, il est impossible

[*Text*]

months. It's going to have to be spread over the whole year. The railways are unlikely to provide enough capacity to meet all the surge demand, when it is there, if they can avoid doing so. The question then becomes who will provide for the surge capacity. That is, in part, the problem we have encountered this year.

M. Marchand: Oui, mais là, vous dites: nous ne sommes pas capables de répondre à la demande des producteurs. Est–ce que le système est utilisé au maximum? Par exemple, est–ce que le port de Thunder Bay qui ouvre sur le système du Saint–Laurent, est utilisé au maximum?

Je ne voudrais pas prendre trop de temps, mais je voudrais poser une autre question. Combien de wagons de train sont occupés avec le transport des grains envoyés par les fermiers vers Thunder Bay pour profiter des subventions sur les transports, avant de les renvoyer ensuite vers les États–Unis? Quel en est le pourcentage?

Mr. Thomson: I can't give you an exact percentage, but undoubtedly this is one of the problems in the industry. I must say, sir, that it is not something the Grain Transportation Agency can correct. It is the law of the land, as it were. It's in legislation, and until the legislation is changed we will experience those kinds of delays.

Mr. Marchand: Yes, but you must have determined some percentage nonetheless.

• 1000

Mr. Thomson: We don't have a precise number, mainly because those statistics are rather slow in coming forward; the amount of grain being transported into the United States taking that route is not entirely up to date. We do know it is significant.

The other measurement required is how long cars are delayed in Thunder Bay before they start the trip down into the United States. I can't give you a precise figure, I'm afraid.

M. Marchand: Est–ce que vous pourriez aussi me dire si le port de Thunder Bay est utilisé au maximum? En fonction de l'utilisation du système du Saint–Laurent, est–il actuellement utilisé à son maximum?

Mr. Thomson: The decision as to which port gets used is in the hands of the sellers, the exporters and the marketers of the product. Obviously Thunder Bay could be used more if the west coast were used less. In fact there have been considerable quantities of shipments shifted from one port to the other. Whether it's being used to the maximum I guess is a rather subjective question. I would say probably not necessarily.

Mr. Marchand: I don't know that it's a subjective question or a subjective answer. You are the Grain Transportation Agency, so you should know above all, it seems to me, whether one port is being used to its maximum or not. Aren't you involved in the logistics of transporting grain? Don't you know where all the openings and faults lie and where the problems are? Isn't that the cornerstone of your responsibility?

[*Translation*]

d'assurer le transport d'une grosse récolte en l'espace de quelques mois. C'est une opération qu'il faut étaler sur toute l'année. Il est peu probable que les compagnies ferroviaires fournissent suffisamment de wagons pour répondre à la poussée de la demande, lorsqu'elle se produit, si elles peuvent l'éviter. La question se pose alors de savoir qui peut absorber cette surcapacité. C'est en partie là le problème auquel nous nous sommes heurtés cette année.

Mr. Marchand: Yes, but you say: we are not able to meet the producers demand. Is the use of the system maximized? For example, is Thunder Bay, at the head of the Saint–Lawrence system, fully used?

I do not want to take too much time, but I would like to ask another question. How many railway cars are used for the movement of grain sent by farmers to Thunder Bay in order to take advantage of the transportation subsidies, before this grain is sent to the United States? What is the percentage?

M. Thomson: Je ne peux pas vous donner un pourcentage exact, mais c'est indiscutablement un des problèmes de l'industrie. Je dois dire, monsieur, que l'Office du transport des grains est impuissant à agir dans ce domaine. C'est la règle du jeu, en quelque sorte; c'est ce qu'autorise la loi, et tant qu'elle ne sera pas modifiée, nous continuerons à connaître tous ces retards.

M. Marchand: Oui, et vous avez bien dû établir un pourcentage.

M. Thomson: Nous n'avons pas de chiffres précis, ce qui est surtout dû au fait que ces statistiques sont assez lentes à sortir. On n'a pas de données à jour sur le tonnage de grains qui empruntent cet itinéraire pour être livrés aux États–Unis, mais nous savons qu'il est important.

Ce qu'il faut également mesurer, c'est le temps que les wagons passent à Thunder Bay avant de poursuivre leur route vers les États–Unis. Je ne peux pas vous donner de chiffres précis.

Mr. Marchand: Could you also tell me if the use of Thunder Bay harbour is maximized? Is it used as much as it could be as far as the Saint–Lawrence Seaway is concerned?

M. Thomson: C'est aux vendeurs, aux exportateurs et aux distributeurs du produit qu'il appartient de choisir le port. Manifestement, Thunder Bay pourrait être utilisé si on faisant moins appel aux installations de la côte ouest. En fait, le volume des expéditions transférées d'un port à l'autre a été considérable. Quant à savoir si Thunder Bay est exploité au maximum, je crois que c'est une question subjective. À mon avis, il est probable qu'on ne l'utilise pas au maximum.

M. Marchand: Je ne sais pas s'il s'agit d'une question subjective ou d'une réponse subjective. Vous êtes l'Office du transport des grains et il me semble que, plus que quiconque, vous devriez savoir si un port est utilisé au maximum ou non. N'intervenez–vous pas dans le transport des grains sur le plan logistique? Ne savez–vous pas quelles sont les possibilités et les lacunes, quels sont les problèmes? N'est–ce pas là votre responsabilité principale?

[*Texte*]

Mr. Thomson: I could answer the question in a different way.

No, the port of Thunder Bay certainly is not being used to its maximum capacity—not at all. Where our problem comes is we cannot direct the exporters or the shippers as to what port they are going to use. That's a decision that has to be taken by the sellers of the product.

The Chairman: This is your final question, Mr. Marchand.

Mr. Marchand: Thank you. You're more generous here than in the agriculture committee.

The Chairman: I've been told that many times.

Mr. Marchand: Bob Speller is not here.

The Chairman: Maybe it's because you're talking about Thunder Bay.

Mr. Marchand: Mr. Thomson, from your responses to some of these questions it seems as though you're saying you're the agency that oversees the logistics but you don't really control very much. In other words, the Canadian Wheat Board probably has more power in deciding some of the things that affect transportation and other agencies. What are those decisions that affect you principally and limit you in your capacity to function better in terms of transport?

Mr. Thomson: The decision on the direction of grain movement is in the hands of, yes, the Canadian Wheat Board and private shippers. Whoever is selling the product determines with that buyer which port the grain will be moved from. We do not enter into those negotiations at all.

We do in fact get advice from the Wheat Board and from the companies as to which port they need the grain at and we try to accommodate that movement as best we can.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Mr. Thomson, good morning.

I guess we can all agree circumstances surrounding the movement and growing of grain change from year to year and probably have contributed a lot to the current problem we have.

I just have a question, though. Canada has been a world leader in grain production for many decades. Given this past record and all the experience we've had in producing and shipping grain, wouldn't you think by this time we would have a plan worked out to look after emergencies like what we're currently experiencing? We must have gone through situations like this before. Have we not learned anything from our past experiences that would have perhaps helped to alleviate the current emergency situation?

• 1005

Mr. Thomson: We have learned, as I indicated earlier, that there will always be times when the system will not accommodate the surge capacity that is required. I think this year was a most unusual year because there were about four or

[*Traduction*]

M. Thomson: Je pourrais répondre à cette question sous un angle différent.

Non, le port de Thunder Bay n'est pas utilisé au maximum... Absolument pas. Le problème tient au fait que nous ne pouvons pas obliger les exportateurs ou les expéditeurs à utiliser tel port plutôt que tel autre. C'est une décision que les vendeurs du produit doivent prendre.

Le président: C'est votre dernière question, monsieur Marchand.

M. Marchand: Merci. Vous êtes plus généreux ici qu'au comité de l'agriculture.

Le président: On me l'a souvent dit.

M. Marchand: Bob Speller n'est pas là.

Le président: C'est peut-être parce que vous parlez de Thunder Bay.

M. Marchand: Monsieur Thomson, d'après vos réponses à certaines des questions, vous représentez l'organisme qui supervise le transport du grain sur le plan logistique, mais vous ne contrôlez pas grand-chose. Autrement dit, l'Office canadien du blé est probablement mieux placé pour décider de certaines des mesures qui ont de l'incidence sur le transport et d'autres organismes. Quelles sont les décisions qui vous touchent principalement et qui limitent votre capacité de fonctionnement sur le plan du transport?

M. Thomson: La décision, en ce qui concerne le transport des grains est effectivement entre les mains de la Commission canadienne du blé et des transporteurs privés. Ce sont le vendeur et l'acheteur qui choisissent le port qui sera utilisé. Nous n'intervenons pas du tout dans ce genre de négociation.

En fait, c'est la Commission du blé et les sociétés qui nous disent dans quels ports elles veulent que le grain soit livré et nous essayons, dans la mesure du possible, de leur donner satisfaction.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Bonjour, monsieur Thomson.

Je crois que nous sommes tous d'accord pour reconnaître que les circonstances qui entourent le transport et la culture des céréales varient d'une année à l'autre et que ces divers facteurs ont probablement beaucoup contribué au problème auquel nous sommes aujourd'hui confrontés.

J'ai cependant une question à vous poser. Depuis des décennies, le Canada est un des chefs de file mondiaux de la production de céréales. Compte tenu de cela et de notre longue expérience de la culture et du transport des grains, ne pensez-vous pas que nous avons largement eu le temps de préparer un plan pour faire face aux situations d'urgence telles que celle que nous connaissons aujourd'hui? Ce n'est pas la première fois que nous nous trouvons en pareille situation. L'expérience ne nous a-t-elle rien appris que nous pourrions peut-être utiliser pour arriver à trouver une solution?

M. Thomson: Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous avons appris qu'il y aura toujours des périodes où le système ne pourra pas absorber la surcapacité. Je crois que cette année a été tout fait anormale car quatre ou cinq facteurs très

[*Text*]

five very major factors that all came into play in the same year: the late harvest; the flooding of the Mississippi, which tightened up the car supply; the sudden rush of sales, including canola, to Europe, which is usually not such a large market; the extremely cold weather — it was a record–breaking winter in Canada and a large part of the United States; and the work stoppage. These things happen one by one a lot of times but we had five of them land on us all in one year.

Can we have a system in place that would accommodate it? I rather question that. I don't know of any jurisdiction that does have. Our nearest neighbour to the south has certainly encountered very severe constraints on their programs this year as well.

Mr. Harris: I guess what I want to do is draw a comparison to a well–run business or a well–run organization. If you do run a good business or good organization, what you do is develop contingency plans to look after fluctuations in the market. The longer you are in business or the longer your organization has been operating, the better these contingency plans get.

I look at our record as a grain producer. We have certainly been in the business for a long time, and I would think that by this time we would have probably the best contingency plan of any grain producing country to look after emergency situations that may occur. I'm wondering why we don't have one to look after this current problem. We can find all the reasons why we have this current crisis, but what I'm looking for is a reason why we don't have an adequate contingency plan to lessen this crisis or maybe even avoid it completely.

Mr. Thomson: I think the answer is obvious. Contingency plans cost a great deal of money, whether it be in the provision of extra car fleets, extra terminal capacity or whatever. And every contingency plan has to be offset against the cost that would be incurred to establish it.

Mr. Marchand made reference to our system, as you have, sir. Admittedly when we hit a year as we have just experienced, it is pretty discouraging and frustrating, but the fact remains that some ten years ago the maximum movement of grain out of Canada was something in the neighbourhood of 23 million tonnes and we now, in a very serious, almost disastrous year, are talking in terms of moving 32 million tonnes.

Mr. Harris: Mr. Thomson, the Prairie Pools, the Western Canadian Wheat Growers' Association, Parrish and Heimbeckeer and other grain growers all replied that there is a real crisis today. Your agency, CN and CP Rail, those mainly responsible for the movement of grain, have said that they can't characterize it as a crisis. It is my understanding that we have lost several millions of tonnes of grain in lost sales to other countries. How can you not consider this a crisis situation?

Mr. Thomson: The situation changes on almost a daily basis, and what might have been a crisis two months ago had you put the question to me. . .it seems to me now we are working out of it; we are cutting into the backlog and the

[*Translation*]

importants ont joué en même temps: la récolte tardive; la crue du Mississippi, qui a réduit l'approvisionnement en wagons; la poussée soudaine des ventes, y compris celles du Canada, à l'Europe, qui n'est pas habituellement un marché aussi important; le temps extrêmement froid. . . tous les records ont été battus au Canada et dans une grande partie des États–Unis; et enfin l'arrêt de travail. Il est fréquent que ces choses–là se produisent séparément, mais cette fois–ci, il y en a eu cinq à la fois, la même année.

Serions–nous capables de mettre en place un système qui permettrait de régler le problème? J'en doute. Les programmes de notre voisin le plus proche, au sud, ont certainement, eux aussi, connu de très sérieux problèmes, cette année.

M. Harris: Ce que je veux faire, c'est établir une comparaison entre une entreprise bien gérée et un organisme bien géré. Lorsque vous êtes un bon gestionnaire d'entreprise ou d'organisme, vous établissez des plans de secours afin de compenser les fluctuations du marché. Plus votre entreprise ou votre organisme acquiert d'expérience, meilleurs sont ces plans.

Prenons nos résultats comme producteur de grain. C'est une entreprise qui ne date pas d'hier, et il me semble que nous devrions maintenant avoir le meilleur plan de secours de tous les pays céréaliers afin de faire face aux situations d'urgence éventuelles. Je me demande donc pourquoi nous n'avons rien prévu pour faire face au problème actuel. Nous pouvons invoquer toutes les raisons imaginables pour lesquelles nous traversons cette crise, mais ce que je voudrais c'est qu'on me dise pourquoi nous n'avons pas de plan de secours valable pour atténuer les effets de la crise ou peut–être même, l'éviter complètement.

M. Thomson: Je crois que la réponse est évidente. Les plans de secours ou d'urgence coûtent très cher, qu'il s'agisse de fournir plus de wagons, d'augmenter la capacité des silos portuaires, et le reste. Il faut donc tenir compte du coût d'un tel plan avant de l'adopter.

Monsieur Marchand a, lui aussi, mentionné notre système. Il est évident que lorsque l'on traverse une année comme celle que nous venons de vivre, c'est assez décourageant et frustrant, mais il demeure qu'il y a une dizaine d'années, nos exportations de grains étaient de l'ordre de 23 millions de tonnes alors qu'aujourd'hui, en plein milieu d'une année presque catastrophique, nous parlons du transport de 32 millions de tonnes.

M. Harris: Monsieur Thomson, le Syndicat du blé des Prairies, la Western Canadian Wheat Grower's Association, Perish and Heimbecker et d'autres céréaliculteurs ont tous dit que nous traversions une crise véritable. Votre organisme, le CN et CP Rail, tous les principaux responsables du transport des grains, ont dit, au contraire, qu'ils ne considéraient pas vraiment cela comme une crise. Or, à ma connaissance, nous avons perdu des ventes à l'étranger qui représentent plusieurs millions de tonnes de grains. Comment pouvez–vous dire qu'il ne s'agit pas d'une crise?

M. Thomson: La situation change presque quotidiennement, et ce qui aurait pu être une crise il y a deux mois, si on m'avait posé la question. . . me paraît maintenant être en voie de réglement; nous sommes en train d'éliminer

[*Texte*]

number of cars in service has increased and is increasing. In some products, such as canola, the exports are almost twice what they were at this time last year. They're at an all–time record, even with four months remaining in the crop year, and there is no doubt that practically all of the grain except low–grade wheat that can be exported will be exported in the current crop year.

[*Traduction*]

l'arriéré et le nombre de wagons en service a augmenté et continue à le faire. Les exportations de certains produits, comme le canola, sont presque le double de celles de l'an dernier à la même époque. Ce sont tous des chiffres records, et pourtant, il reste encore quatre mois avant la fin de la campagne agricole; et il est indiscutable que pratiquement tous les grains, à l'exception du blé de qualité inférieure qui peuvent être exportés, le seront au cours de cette même année.

• 1010

I'm not going to define crisis for you or attempt to define it for myself. All we can say is that we have had an extremely critical situation, perhaps a crisis situation, but I think we are working out of it. That's the best answer I can give you on that.

Je ne vais pas entreprendre de définir ce qu'est une crise ni essayer de le faire pour moi–même. Tout ce que nous pouvons dire c'est que nous avons connu une situation extrêmement critique, peut–être même une situation de crise, mais je crois que nous sommes en train de nous en sortir. C'est la meilleure réponse que je puisse vous donner à ce sujet.

I do not intend to underplay the seriousness of the situation we have encountered, which lingers on as long as there is a backlog in grain movement. Whether it's a crisis or not, I'm not prepared to say at this point.

Je n'ai aucune intention de sous–estimer la gravité de la situation, qui persistera tant que les retards dans le transport des grains n'auront pas été rattrapés. Quant à dire s'il s'agit ou non d'une crise, je ne suis pas en mesure de pouvoir le faire.

Mr. Jordan (Leeds—Grenville): Mr. Thomson, are there situations when you find that a lot of your cars or CN's cars are down in the United States? Of course you hope your cars are generating some money for you—business is business—but would there be any point at which you would put loyalty to Canadian grain handlers. . .? It's a nation–owned business that has their cars down in the United States. Would there be any point at which you'd say this is Canadian grain and we want to move Canadian grain first? Would that ever be taken into consideration in making a decision as to where the cars were going?

M. Jordan (Leeds—Grenville): Monsieur Thomson, arrive–t–il qu'un grand nombre de vos wagons ou des wagons du CN se trouvent aux États–Unis? Il est évident que vous espérez que vos wagons vont vous rapporter de l'argent—les affaires sont les affaires—mais y a–t–il un point à partir duquel, la loyauté à l'égard des manutentionnaires de grain canadien. . .? Il s'agit d'une entreprise nationale dont les wagons se trouvent aux États–Unis. Y a–t–il un point à partir duquel vous déclarez que puisqu'il s'agit de grain canadien, c'est lui que vous voulez transporter d'abord? Cela intervient–il dans la décision concernant la destination des wagons?

Mr. Thomson: It would be and it is being taken into consideration. The movement of grain into the United States is being done by the Canadian Wheat Board and by private shippers, and for a very good reason. It's a better market for them than some other markets, and it is in the best interest of western grain producers to move product into the best market.

M. Thomson: Oui. C'est la Commission canadienne du blé qui s'occupe du transport du grain aux États–Unis, et cela, pour une très bonne raison. C'est un marché supérieur aux autres, et il est donc dans l'intérêt des céréaliculteurs de l'Ouest d'expédier leur produit vers le marché le plus rentable.

You asked whether we should give priority to the Canadian movement, and I agree that we should, primarily because it can be a more efficient movement. We can get more grain moved through the Canadian outlets faster than we can grain going into the United States. That's because of the longer turnaround time on cars moving into the United States. So we are giving some priority to movement to the Canadian ports and Canadian domestic, and we are restricting the number of Government of Canada cars that are to be used in the movement to the United States. Of the various owners of cars, we are the only ones to my knowledge who are restricting movement into the United States. The Canadian Wheat Board and the Provinces of Saskatchewan and Alberta are placing no restrictions on their cars going down there.

Vous vouliez savoir si nous devrions donner la priorité au transport canadien, et j'estime que nous devrions le faire pour une raison très simple, c'est qu'il est plus efficient. Nous pouvons assurer un transport plus rapide du grain en utilisant les débouchés canadiens qu'en passant par les États–Unis. En effet, le cycle de rotation des wagons qui descendent aux États–Unis est plus long. Nous nous efforçons donc de donner la priorité au transport vers les ports canadiens et les destinations intérieures, et nous limitons le nombre de wagons du gouvernement du Canada qui sont utilisés pour le transport vers les États–Unis. À ma connaissance, nous sommes les seuls parmi les propriétaires de wagons qui restreignent le transport vers les États–Unis. La Commission canadienne du blé et les provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta n'imposent aucune restriction dans ce domaine.

Mr. Jordan: We've been having some discussions about another way to move grain in this country, and that is through the seaway. Their problem is that it's not being utilized sufficiently. Your problem seems to be that it's being

M. Jordan: Nous avons déjà discuté d'une autre méthode de transport des grains dans ce pays, celui qui utiliserait la voie maritime. Le problème est que celle–ci n'est pas suffisamment utilisée. Or, vous semblez avoir un problème de surutilisation,

[*Text*]

overutilized, that there isn't enough capacity. That's a nice problem to have because the sales are so great you can't keep up, but it's a dichotomy when the seaway people come in and say it's terrible and we may have to close things down.

I realize that you don't control this thing, but are there not cars being used for grain movement in this country that, if they weren't being loaded with grain and moved to a location, that same grain could be on the seaway and those cars could be used where there's an emergency situation and where grain isn't being moved? Do you understand my question?

• 1015

Mr. Thomson: I think I do, sir. Yes, there are some cars being used into eastern Canada, which would have a shorter turnaround time if they were used in western Canada.

But here the industry becomes a little complex. We do permit a limited number of Government of Canada cars into eastern Canada as well. But we charge a per diem on those cars from the minute they pass Thunder Bay so that there is no monetary advantage.

However, from the vantage point of a western grain producer we have to recognize that cars get misloaded; the right grain is loaded into the wrong car sometimes. To require all farmers or elevator managers to load only non–government cars is a requirement; however, mistakes are made.

So that raises the question of whether we should require the farmer or the elevator manager who made the mistake, or the company, to unload that car and load the grain into another car. Should we require the railways to do all the extra switching that would be required in order to make sure the right car gets to the right elevator to be loaded with the right product to move into eastern Canada? All of which adds up to rather horrendous inefficiencies.

Therefore, we do permit a limited number of cars to be loaded for movement into eastern Canada. But, again, we put a limit on it and I believe we are the only car administrators who do. The provinces don't and the Wheat Board doesn't, to my knowledge.

Mr. Jordan: In your opinion, Mr. Thomson, do you have enough of what they call rolling stock to handle the situation if it had been a normal situation?

Mr. Thomson: No. The system under which we had been operating provides a certain basic fleet for the railways to operate. The policy has been for the railways to add to that fleet with lease cars or their own cars from other service when required for grain movement.

Obviously, the reason we ran into the extreme car shortage last October, which continued until probably a month ago, was that they did not have enough additional cars and were unable to add to the fleet when they were needed. So the short answer to your question is no.

[*Translation*]

de capacité insuffisante. C'est un problème qu'il est bien agréable d'avoir car cela signifie que les ventes sont tellement bonnes qu'ils vous est impossible d'en suivre le rythme, mais il existe une sorte de contradiction si l'on songe que, lorsque les représentants de la Voie Maritime comparaissent devant nous, ils nous disent que la situation est désastreuse et qu'ils seront peut–être obligés de fermer.

Je sais bien que tout cela échappe à votre contrôle, mais au lieu d'utiliser des wagons pour transporter le grain, ne pourrait–on pas utiliser la Voie Maritime de manière à pouvoir utiliser ces wagons pour faire face, ailleurs, à des situations d'urgence? Vous comprenez ma question?

M. Thomson: Je pense que oui, monsieur. Il y a effectivement des wagons qui sont utilisés dans l'est du Canada et pour lesquels le temps de rotation serait plus court s'ils servaient plutôt dans l'Ouest.

Mais c'est là que les choses se compliquent un peu dans l'industrie. Nous autorisons aussi l'utilisation d'un nombre limité de wagons du gouvernement du Canada dans l'Est. Mais nous percevons des redevances journalières pour ces wagons dès qu'ils dépassent Thunder Bay; il n'y a donc pas d'avantages monétaires.

Toutefois, du point de vue des producteurs de grains de l'Ouest, il faut reconnaître que les wagons sont parfois mal chargés; il arrive que le grain ne soit pas chargé dans le wagon où il devrait l'être. En principe, les agriculteurs et les exploitants de silos ne doivent charger que les wagons non gouvernementaux; mais il y a des erreurs.

Il faut donc se demander si nous devrions obliger l'agriculteur ou l'exploitant de silos qui a fait l'erreur, ou encore l'entreprise fautive, à décharger le wagon et à charger le grain dans un autre wagon. Devrions–nous obliger les sociétés ferroviaires à faire tous les transferts supplémentaires qui seraient nécessaires pour être certains que le bon wagon se rend au bon silo et qu'il contient le bon produit, avant de se diriger vers l'Est canadien? Tout cela entraînerait des inefficacités fort ennuyeuses.

Par conséquent, nous autorisons un certain nombre de wagons à destination de l'Est. Mais je précise qu'il s'agit d'une quantité limitée, et je pense que nous sommes les seuls à le faire. Les provinces ne le font pas et la Commission du blé non plus, à ma connaissance.

M. Jordan: Monsieur Thomson, auriez–vous assez de ce qu'on appelle le matériel roulant pour répondre à la demande si la situation était normale?

M. Thomson: Non. Le système en vigueur prévoit une flotte de base pour les sociétés ferroviaires. La politique, c'est que ces sociétés doivent compléter leur flotte avec des wagons loués ou avec leurs propres wagons qu'elles retirent d'autres services quand elles en ont besoin pour transporter du grain.

Evidemment, si nous avons connu une pénurie de wagons aussi grave en octobre dernier, une pénurie qui a duré jusqu'à il y a un mois environ, c'est parce qu'elles n'avaient pas suffisamment de wagons supplémentaires et qu'elles n'ont pas pu compléter leur flotte quand elles en ont eu besoin. Donc, pour résumer, la réponse est non.

[*Texte*]

Mr. Jordan: No, you don't have enough. It's always difficult to provide for unusual circumstances. I can appreciate that. It is like trying to get a taxi in Ottawa in the middle of a snow storm; nobody's satisfied. The customer isn't satisfied; he's waiting for the cab. The guy who owns the cab is not satisfied because he's missing business. He couldn't have enough cabs that night, no matter what the situation was. I think your situation is something like that.

But I am interested in what Mr. Harris was pursuing. It's the contingency plan, and even such plans will break down, with very unusual circumstances.

But it doesn't seem to me that I have heard anything to suggest that you are working hard on a contingency plan that will handle this situation next year. Is there a plan in place if this thing, which is now unusual, becomes ordinary? For a little while it will be unusual, then it will become ordinary, we hope. We hope the sales are that high in Canada.

Mr. Thomson: Perhaps I didn't emphasize it sufficiently, but there is a working group, consisting of the agency, the Canadian Wheat Board, the railways, the terminal elevator operators, and the country elevator operators' association, which was established by the senior executive officers of the grain companies, the railways, etc.

They are meeting every two weeks to get a better handle on how much grain there will be to move this year, which corridors it will be moving into, and what the turnaround time is on each of those corridors, in order to provide the railways with more precise advice on what they will be expected to provide by way of transportation. That's in the shorter term.

For the longer term the same group of senior executive officers have set up a committee, which is hiring an independent consultant, to look at what the future might hold by way of crop diversification and the best way to forward product to meet the changing circumstances in the world.

[*Traduction*]

M. Jordan: Non, vous n'en avez pas assez. Il est toujours difficile de faire face à des circonstances imprévues. Je le comprends bien. C'est comme essayer d'avoir un taxi à Ottawa en pleine tempête de neige; personne n'est content. Le client n'est pas content parce qu'il doit attendre son taxi, et le propriétaire du taxi n'est pas content non plus parce qu'il rate des affaires. Mais quelle que soit la situation, il ne pourrait pas avoir assez de voitures une nuit comme celle-là. Je pense que votre situation est à peu près la même.

Mais ce que M. Harris a dit m'intéresse. Je veux parler du plan de mesures d'urgence; même les plans de ce genre ont des ratés quand les circonstances sont vraiment imprévues.

Mais je ne me souviens pas d'avoir entendu quoi que ce soit qui me permette de croire que vous travaillez fort à l'élaboration d'un plan de mesures d'urgence qui permettrait de faire face à une situation de ce genre l'année prochaine. Y a-t-il un plan d'action en place pour le cas où cette situation, qui est actuellement l'exception, devenait la règle? Pendant quelque temps, ce sera exceptionnel, après quoi cela deviendra courant, nous l'espérons. Nous espérons bien que les ventes seront aussi élevées au Canada.

M. Thomson: Je n'ai peut-être pas insisté suffisamment sur ce point, mais les principaux dirigeants des compagnies de grains, des sociétés ferroviaires et ainsi de suite, ont mis sur pied un groupe de travail composé de représentants de l'Office, de la Commission canadienne du blé, des sociétés ferroviaires, des exploitants de silos terminus et de l'Association nationale des exploitants de silos.

Tous ces gens se rencontrent tous les quinze jours pour avoir une meilleure idée du tonnage de grains qu'il faudra transporter cette année, dans quels corridors et selon quel temps de rotation, pour chaque corridor, pour pouvoir donner aux sociétés ferroviaires un avis plus précis sur ce qu'on devrait leur demander de transporter. Voilà donc pour le court terme.

Pour régler le problème à long terme, le même groupe de cadres supérieurs a mis sur pied un comité, qui doit embaucher un expert-conseil indépendant chargé d'examiner les possibilités d'avenir en ce qui concerne la diversification des cultures et le meilleur moyen de transporter nos produits pour répondre à l'évolution de la situation mondiale.

• 1020

So steps are being taken, both for the immediate and for the more distant future.

Mr. Jordan: Thank you very much.

Mr. Easter (Malpeque): Welcome, Mr. Thomson.

I guess on the broader picture I'm concerned about our ability—the GTA, the ministry or the government—to maintain accountability and responsibility to those in the system who are supposed to be living up to specific obligations.

Now, in response to a question from Mr. Marchand, you said, and I quote, "Railways are unlikely to provide enough cars for surge capacity if they can get away with it". I would further suggest that probably the same things apply in terms of the railways providing the necessary rolling stock, either through ownership or through lease in the system.

Il y a donc des mesures qui sont prises, à la fois pour l'immédiat et pour l'avenir plus lointain.

M. Jordan: Merci beaucoup.

M. Easter (Malpèque): Bienvenue, monsieur Thomson.

Ce qui m'inquiète de façon plus générale, c'est notre capacité—celle de l'OTG, du Ministère ou du gouvernement—de maintenir l'imputabilité et la responsabilité des éléments de ce système qui sont censés respecter certaines obligations précises.

En réponse à une question de M. Marchand, vous avez dit qu'il est peu probable que les sociétés ferroviaires ne se soucient de fournir suffisamment de wagons pour les périodes de pointe si elles peuvent l'éviter. J'irais même jusqu'à dire que c'est probablement la même chose pour le matériel roulant que les sociétés ferroviaires devraient fournir, qu'il s'agisse de leurs propres wagons ou de wagons loués.

[*Text*]

As I understand it, the WGTA contains provisions for the imposition of specific penalties upon the railways if the railways fail to meet their performance standards. I also am led to believe that these penalties, while referred to in the act, have never been brought forward through regulations. Is that correct?

Mr. Thomson: Yes, that is correct.

Mr. Easter: Then, in terms of imposing penalties on the railways, there's really no way under the current system to hold them accountable and impose penalties if they do not live up to their obligations?

Mr. Thomson: Well, certain steps could be taken that would require Orders in Council, perhaps legislation, on the one hand. The possibility exists for a holdback of funding to the railways. Clearly, these are matters that have been advanced by others. Perhaps I could say they're matters that are under consideration or under discussion and, therefore, not ones that I would like to elaborate on to a great extent at this point.

Mr. Easter: I can understand maybe why you don't want to elaborate on them here, but as a member of this committee and as a member of this government, at some point in time, whether it's by letter or whatever, I want to know what penalties are available to us to make sure that the railways live up to their obligations.

I'm one who was intensely involved in the debate about ten years ago on this issue and was certainly led to believe that the railways were making specific commitments in terms of investment, in terms of rolling stock, in terms of branch lines, and so on and so forth, that they were going to be able to live up to their obligations. I think until this year they did a reasonably good job. However, I find this year they're not living up to their obligations and we don't have the penalties to make sure that they live up to their commitments.

That's a serious matter, and I think, Mr. Chairman, at some point in time we need to address that issue. We have to find out what is available to the government and to the minister and to the GTA to see that the railways do live up to their obligations.

Secondly—

The Chairman: Is there a question there, Mr. Easter?

Mr. Easter: Not on that point. There's not a question, but there's certainly a directive that we need to know what's available. We're the government. Who's running who? Are the railways running us or are we going to run them? It's as simple as that.

In your presentation, in the third paragraph from the bottom on page two—I'll just read the last part of that paragraph:

> . . .resulted in reduced grain deliveries from farms and hampered operations of country and terminal elevators and railways.

I guess I find it hard to believe that there was not the quantities of grain delivered to the country elevator system. Let me raise the question this way. Were there instances where the Canadian Wheat Board was not able to draw on supplies from

[*Translation*]

D'après ce que je peux voir, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest contient des dispositions qui prévoient des sanctions précises pour les sociétés ferroviaires qui ne respectent pas les normes de rendement qui leur sont imposées. Or, il me semble que ces sanctions, même si elles sont mentionnées dans la loi, n'ont jamais été précisées par réglementation. Est–ce exact?

M. Thomson: Oui, c'est exact.

M. Easter: Donc, le système actuel ne permet absolument pas de tenir les sociétés ferroviaires responsables de leurs obligations et de leur imposer des sanctions si elles ne les respectent pas?

M. Thomson: Il serait possible de prendre certaines mesures par décret du conseil ou par législation. Il serait possible par exemple de retenir les fonds versés aux sociétés ferroviaires. Il s'agit évidemment là de questions que d'autres ont déjà mentionnées. Je dirais qu'elles font actuellement l'objet d'un examen, ou de discussions, et je préférerais ne pas m'y attarder pour le moment.

M. Easter: Je comprends pourquoi vous ne voulez pas vous y attarder ici, mais en tant que membre du comité et du gouvernement, je voudrais bien savoir un jour, que ce soit par lettre ou autrement, de quelles sanctions nous disposons pour nous assurer que les sociétés ferroviaires s'acquittent de leurs obligations.

Je suis un de ceux qui ont participé activement au débat sur la question il y a une dizaine d'années; j'avais eu l'impression à ce moment–là que les sociétés ferroviaires avaient pris des engagements précis en termes d'investissement, de matériel roulant, d'embranchements, et ainsi de suite, et qu'elles allaient pouvoir s'acquitter de ces obligations. Je pense que, jusqu'à cette année, elles ont raisonnablement bien réussi. Mais il me semble qu'elles ne respectent plus leurs obligations cette année, et nous n'avons aucune sanction pour les y obliger.

C'est une question grave, sur laquelle nous devrons nous pencher un de ces jours, monsieur le président. Nous devrons savoir qouelles sont les mesures à la disposition du gouvernement, du Ministre et de l'OTG pour s'assurer que les sociétés ferroviaires s'acquittent de leurs obligations.

Deuxièmement. . .

Le président: Avez–vous une question, monsieur Easter?

M. Easter: Pas encore. Ce n'est pas une question, mais une directive parce qu'il nous faut savoir quelles sont nos possibilités. C'est nous qui formons le gouvernement. Je voudrais bien savoir qui dirige qui. Est–ce que ce sont les sociétés ferroviaires qui nous dirigent, ou nous qui les dirigeons? C'est aussi simple que cela.

Dans votre présentation, vous dites au troisième paragraphe du bas de la page deux. . . je vais simplement vous lire la dernière partie de ce paragraphe:

> . . .entraîner une réduction des livraisons de grains à partir des fermes et nuit aux opérations des silos ruraux et portuaires et des sociétés ferroviaires.

Je trouve difficile à croire qu'il n'y avait pas suffisamment de grains livrés dans les silos ruraux. Je pose donc la question: y a–t–il eu des cas où la Commission canadienne du blé n'a pas été en mesure de puiser dans les réserves contenues dans les

[*Texte*]

the country system in order to meet delivery commitments, or was the grain in fact in the country but not being able to be moved through the transportation system to port? Which is which here?

• 1025

Mr. Thomson: I think probably a bit of both. Perhaps this is a question you could put to the railways. We are advised they were having to pull empties because cars weren't loaded and that type of thing. It was an extremely cold winter. There is a lot of breakdowns of cables, equipment. When it is 30° below on the prairies, sir, as you know, steel tends to snap. There were slow-downs in all parts of the system, not in any one part—

Mr. Easter: I can understand—

Mr. Thomson: —from farm deliveries to country elevator operations, and not always were all of the correct grades available to be pulled. Sometimes, as I say, the railways were pulling empties because the cars were not loaded.

Mr. Easter: That's a valid point. I can understand not being able to pull grain due to mechanical failures, but I would certainly believe that farmers are complaining that there's not the space to deliver into the country elevator system, and that's increasingly becoming a problem with fewer and fewer elevators.

The Chairman: One final question, Mr. Easter, please.

Mr. Easter: On page three you talk about the movement of grain, the use of hopper cars carrying capacity to the United States and other areas. Could you give me a comparison of the turnaround time of railway cars moving grains to Thunder Bay and Vancouver or Prince Rupert versus the turnaround time of railway cars going to the U.S.?

Mr. Thomson: I'll ask Mr. Shumsky to answer that question.

Mr. Mike Shumsky (Assistant Executive Director, Planning, Grain Transportation Agency): Thank you very much. We do have some 1991 results that we assembled from railway data. From Vancouver, for the whole year for all commodities, the average cycle time in calendar year 1991 was 20.9 days; to Prince Rupert it was 20.4 days; to Thunder Bay it was 17.3 days. These were movements in government hopper cars. Because most of the movement to the U.S. occurs in railway-supplied hopper cars, our information base is inadequate to precisely calculate U.S. cycle times, but the railways indicate to us that the cycle times to the U.S are approximately double what they are to Canadian port destinations.

I guess the other thing I should point out is that when you look at a cycle time number, it reflects the impact of many variables. Some are within the control of the railways, some are within control of other system participants, and some you simply

[*Traduction*]

silos ruraux pour respecter les engagements en matière de livraison, ou alors, est-ce que les grains se trouvaient en fait dans les silos ruraux, mais ne pouvaient pas être transportés jusqu'au port? Laquelle de ces deux explications est la bonne?

M. Thomson: Il y a probablement un peu des deux. C'est une question que vous devriez peut-être poser aux sociétés ferroviaires. On nous a dit qu'elles devaient retirer des wagons vides parce qu'ils n'avaient pas été chargés, par exemple. Nous avons eu un hiver extrêmement froid. Il y a eu des ruptures de câbles et des bris d'équipement. Quand il fait moins 30 degrés dans les Prairies, monsieur, l'acier a tendance à casser, comme vous le savez. Il y a eu des ralentissements dans toutes les parties du système, pas seulement. . .

M. Easter: Je comprends. . .

M. Thomson: . . .depuis les livraisons des agriculteurs jusqu'aux opérations des silos ruraux; il n'a donc pas toujours été possible de transporter des grains des bonnes catégories. Il est arrivé à l'occasion, comme je l'ai dit, que les trains aient été partiellement vides parce que les wagons n'avaient pas été chargés.

M. Easter: C'est un argument valable. Je comprends qu'il soit impossible de transporter du grain en raison de bris mécaniques, mais il me semble que les agriculteurs se plaignent qu'il n'y a pas assez de place dans les silos ruraux pour y livrer leur grain, et c'est un problème de plus en plus aigu étant donné qu'il y a de moins en moins de silos.

Le président: Une dernière question, s'il vous plaît, monsieur Easter.

M. Easter: À la troisième page, vous parlez du transport du grain et de l'utilisation de wagons-trémies pour transporter des marchandises vers les États-Unis et ailleurs. Pourriez-vous me donner une comparaison entre le temps de rotation des wagons qui transportent du grain vers Thunder Bay, Vancouver ou Prince-Rupert, par rapport à celui des wagons qui vont aux États-Unis?

M. Thomson: Je vais demander à M. Shumsky de répondre à cette question.

M. Mike Shumsky (directeur exécutif, Planification, Office du transport des grains): Merci beaucoup. Nous avons des résultats pour 1991, que nous avons établis à partir des données fournies par les sociétés ferroviaires. À partir de Vancouver, pour toute l'année et pour l'ensemble des marchandises, la durée de cycle moyen était de 20,9 jours pour l'année civile 1991; elle était de 20,4 jours au Prince-Rupert et de 17,3 jours pour Thunder Bay. Il s'agit là du transport dans les wagons-trémies du gouvernement. Étant donné que les expéditions vers les États-Unis se font surtout à bord de wagons-trémies fournis par les sociétés ferroviaires, nous ne disposons pas de renseignements suffisants pour calculer précisément la durée de cycle vers les États-Unis, mais les sociétés ferroviaires nous ont indiqué que c'est à peu près le double du temps enregistré pour les destinations portuaires canadiennes.

Je tiens par ailleurs à souligner que les durées de cycle dépendent de nombreuses variables, dont certaines relèvent des sociétés ferroviaires ou d'autres éléments du système, alors que d'autres échappent à tout contrôle. Par exemple, s'il y a une

[*Text*]

cannot control. If you have a strike, for instance, your cars are going to sit loaded and they're not going to move. When you look at numbers and compare the cycle times, you also have to look at the circumstances behind those numbers. The same danger exists if you take a cycle time 20 years ago and compare it to a cycle time today. If you were moving primarily wheat and barley with a large percentage going to Thunder Bay with a lower cycle time compared to the year we have today, and if you compare those two numbers in aggregate and determine that those two cycles haven't really improved, you also have to look at the factors behind the cycles.

The Chairman: I think you've answered the question. I think the answer to the question was 20.9, 20.4, 17.3, nothing certain on your question to the U.S. markets, but they're double anything that we have here, which is 41, 42, around that area.

Mr. Easter: In terms of the communications and the meetings and so on, I'm shocked that you're giving me 1991 numbers. I can't understand why the GTA doesn't have the numbers for December 1993 or January 1994. You must know those numbers.

Mr. Shumsky: We have 1992 numbers, which we're just finalizing right now. We're working on getting 1993 numbers.

Mr. Easter: I'll let others raise some questions. Thank you very much.

The Chairman: I'm going to give you one more question. It is a very important topic, Mr. Easter. Go ahead.

• 1030

Mr. Easter: The information I've been given—and I'm trying to establish if it's true or not—is that the turnaround time to the U.S. is somewhere in the vicinity of forty days, and to the coast, as I understand it, it's somewhere in the vicinity of thirteen days.

That's what I've been told by others in the system. I'm trying to figure out the discrepancy, because if you look at the forty versus thirteen, you have a car going to the United States basically tying up what west coast movement would take three cars to do.

I think that's a very serious concern in terms of the overall system.

I'll leave it at that, Mr. Chairman, for now.

The Chairman: Thank you, Mr. Easter.

I have a point of clarification on one of Mr. Marchand's questions. It was about the grain with the eventual destination of the U.S. that was being shipped to Thunder Bay to take advantage of the subsidy and then back–shipped, or what we call re–billed, to U.S. destinations and back to Winnipeg or some point in Fort Francis—I forget what they call it.

I am told there are at least 380 re–bills a week. I don't know where that fits in the system. You may want to pursue that.

Mr. Marchand: Thank you, Mr. Chairman.

[*Translation*]

grève, les wagons vont être chargés, mais ils ne bougeront pas. Quand on regarde les chiffres et qu'on compare les durées de cycle, il faut également tenir compte des circonstances qui affectent ces chiffres. C'est la même chose que si on essayait de comparer les durées de cycle d'il y a 20 ans avec celles d'aujourd'hui. Si vous transportiez surtout du blé et de l'orge dont un important pourcentage irait à Thunder Bay, et selon une durée de cycle plus basse que celle que nous connaissons aujourd'hui, et si vous vouliez comparer ces deux chiffres globalement et que vous en concluez que les cycles ne se sont pas vraiment améliorés, il faut aussi regarder les facteurs qui expliquent cet état de chose.

Le président: Je pense que vous avez répondu à la question; cette durée est de 20,9, 20,4 et 17,3 jours; vous n'êtes pas certain des chiffres pour les marchés américains, mais c'est le double de tout ce que nous avons ici, c'est–à–dire autour de 41 ou 42.

M. Easter: Pour ce qui est des communications, des réunions et ainsi de suite, je suis très étonné de voir que vous me citez des chiffres de 1991. Je ne comprends pas pourquoi l'OTG n'a pas de chiffres pour décembre 1993 ou janvier 1994. Vous devez bien savoir quels sont ces chiffres.

M. Shumsky: Nous avons des chiffres pour 1992, que nous sommes en train de finaliser. Et nous travaillons actuellement à recueillir les chiffres pour 1993.

M. Easter: Je vais laisser les autres vous poser quelques questions. Merci beaucoup.

Le président: Je vous accorde encore une question. C'est un sujet très important, monsieur Easter. Allez–y.

M. Easter: D'après les chiffres qu'on m'a donnés—et j'essaie de vérifier si c'est vrai ou pas—le temps de rotation vers les États–Unis est d'environ 40 jours, alors qu'il se rapproche plutôt des 13 jours vers la Côte, si je comprends bien.

C'est ce que m'ont dit les autres éléments du système. J'essaie de comprendre cet écart parce que, quand on compare 14 à 13, on se rend compte qu'un wagon qui va aux États–Unis transporte à peu près le même tonnage que trois wagons à destination de la côte ouest.

Je pense que c'est là un problème très grave pour l'ensemble du système.

Je n'ai rien à ajouter pour le moment, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Easter.

Je voudrais un éclaircissement au sujet d'une des questions posées par M. Marchand. Sa question portait sur le grain destiné aux États–Unis, mais expédié à Thunder Bay pour toucher des subventions et réexpédié ensuite vers les États–Unis, selon une nouvelle feuille de route, par Winnipeg ou Fort Francis, je ne me souviens pas exactement.

On m'a dit qu'il y avait au moins 380 nouvelles feuilles de route chaque semaine. Je ne sais pas comment cela s'insère dans le système. Vous voudrez peut–être expliquer celà.

M. Marchand: Merci, monsieur le président.

[*Texte*]

I might, if you allow me, ask another question with respect to the turnaround time. How much time in that 20 or 21 days does the grain actually spend sitting in the hopper car? I read somewhere grain sits in the hopper car about two–thirds of that time.

Mr. Thomson: That varies considerably depending on the commodity. Some crops sit in the hopper car for quite a length of time, and that's one of the problems you will undoubtedly hear about from other witnesses. The fact that no demurrage can be charged on grain held in cars is perhaps a significant factor in the length of total turnaround time for the fleet. It's worse for some commodities than for others.

Mr. Marchand: But on average, is it more than half the time, or two–thirds? It varies, certainly—it varies all the time—but is it one day, fifteen days or what?

Mr. Shumsky: We have the breakdowns of the cycle times but unfortunately I don't have them handy to summarize here.

The Chairman: Could you undertake to deliver those to the clerk?

Mr. Shumsky: We certainly could.

Mr. Marchand: You mentioned earlier, Mr. Thomson, in fact those deliveries to the U.S. made through Thunder Bay in order to profit from the transportation subsidies were considerable. I think that was the word you used. When you say considerable, do you have any figures?

Mr. Bruce McFadden (Executive Director of Operations, Grain Transportation Agency): We don't have precise figures on those cars because they are shipped by a number of different parties, but we would estimate it is in the range of possibly 200 to 300 cars per week moving that way to Thunder Bay.

The Chairman: So my figure of 330 cars a week is right?

Mr. McFadden: It's quite likely reasonable. It does vary somewhat. The number of cars actually awaiting re–bill in Thunder Bay at any particular time varies somewhat as well. But that figure is very close to the number of cars awaiting re–bill.

Mr. Marchand: These are the cars—the 250 a week, 1,000 a month—that require a 40–day turnaround on average?

Mr. McFadden: Yes.

Mr. Thomson: Yes.

Mr. Marchand: Thank you.

Mr. Hoeppner (Lisgar—Marquette): Thanks for coming, Mr. Thomson and your staff.

I'm going to talk to you more as a farmer than as a politician. I hope we can impress upon each other what we're talking about.

You said you were responsible for the arrival of the right grain at the terminals, is that right? Why do we then read headlines proclaiming that the wrong grain arrived at Vancouver after the strike was settled? What happened? Who was responsible?

[*Traduction*]

Si vous me le permettez, je vais poser une autre question au sujet du cycle de rotation. Pendant combien de temps, sur ces 20 ou 21 jours, le grain reste–t–il en quelque sorte entreposé dans le wagon–trémie, sans bouger? J'ai lu quelque part que le grain reste là pendant les deux tiers de cette période à peu près.

M. Thomson: Cela varie considérablement selon les produits. Dans certains cas, ils restent dans les wagons–trémies pendant assez longtemps, et c'est un des problèmes que les autres témoins vont sans aucun doute vous signaler. Le fait qu'il est impossible de percevoir des redevances de stationnement sur le grain qui reste dans les wagons est probablement un facteur important pour expliquer que le cycle de rotation totale du parc soit aussi long. C'est pire pour certaine denrées que pour d'autres.

M. Marchand: Mais en moyenne, s'agit–il de plus de la moitié du temps ou des deux tiers? Bien sûr, cela varie tout le temps, mais peut–on parler d'une journée, de 15 jours ou quoi encore?

M. Shumsky: Nous avons une ventilation des durées de cycle, mais je ne les ai malheureusement pas sous la main et je ne peux donc pas vous les résumer ici.

Le président: Pourriez–vous les faire parvenir au greffier?

M. Shumsky: Certainement.

M. Marchand: Vous avez mentionné tout à l'heure, monsieur Thomson, que les expéditeurs envoyaient très souvent leurs marchandises par Thunder Bay à destination des États–Unis pour profiter des subventions au transport. Quand vous dites que c'est un problème considérable, avez–vous des chiffres?

M. Bruce McFadden (directeur exécutif, opérations, Office du transport du grain): Nous n'avons pas de chiffres précis au sujet de ces wagons parce qu'il s'agit de produits expédiés de plusieurs sources différentes, mais nous pensons qu'il y a probablement de 200 à 300 wagons par semaine qui passent par Thunder Bay dans ces conditions–là.

Le président: Donc, j'ai raison de parler de 330 wagons par semaine?

M. McFadden: C'est probablement très raisonnable. Cela varie quelque peu. Le nombre de wagons qui attendent une nouvelle feuille de route à Thunder Bay varie également quelque peu d'un jour à l'autre. Mais ce chiffre est très proche de celui des wagons qui attendent une nouvelle feuille de route.

M. Marchand: Il s'agit des wagons—250 par semaine, ou 1 000 par mois—pour lesquels le temps de rotation est de 40 jours en moyenne?

M. McFadden: Oui.

M. Thomson: Oui.

M. Marchand: Merci.

M. Hoeppner (Lisgar—Marquette): Je vous remercie d'être venus, vous et vos collègues, monsieur Thomson.

Je vais vous parler davantage à titre d'agriculteur qu'à titre d'homme politique. J'espère que nous pourrons nous comprendre mutuellement.

Vous avez bien dit que vous étiez responsable de l'arrivée du grain prévu dans les silos portuaires, n'est–ce pas? Comment se fait–il, alors que nous lisons des manchettes selon lesquelles il y a eu des erreurs quant au grain qui est arrivé à Vancouver après le règlement de la grève? Qu'est–ce qui s'est passé? Qui était responsable de cette erreur?

[*Text*] [*Translation*]

• 1035

Mr. Thomson: We get information from the shipper on which grain they want at a particular port. We then provide a car allocation for the grain to arrive at that port. If the shipper miscues, however, or if his vessel doesn't show up, it can well happen that there's grain at the port that can't be offloaded. That happens.

Mr. Hoeppner: So you're telling me you're not getting the right information from the line companies on what is needed and when their ships are arriving? I'm sure those ships have been booked for a certain period of time.

Mr. McFadden: You're quite right that the ships are booked for a certain period of time, but there are also changes made to the vessel line–up. There are instances where we are provided information on a shipping program by a certain party and it is the intention of that party to meet that program. Their shipping program may later be altered due to other circumstances.

Mr. Hoeppner: Who changes the shipping dates for these vessels? Who makes those changes?

Mr. McFadden: The actual shipper might change the vessel—

Mr. Hoeppner: Not the vessel owner?

Mr. McFadden: No, it's likely to be the shipper. In certain instances, the shippers are working with with a sales program over a certain period of time and that's the information we receive. We then program cars from across the country to meet that sales program.

Sometimes there is a tentative shipping program lined up, which is the best information available at that time. Part of that is due to the nature of the spot sales business that is done internationally at this point. Grains are forwarded with the best intentions, but there are instances when the shipping program may change. As an example, just recently we had an instance of commodities—

The Chairman: I don't think we can go into specifics here—

Mr. Hoeppner: No, no. I think it brings out one point very clearly. There's a lack of communications; there is no authority to designate what grains should be there, what sales contracts have been reached specifically and what vessels have been ordered. So there are lots of problems.

I want to raise another question quickly. How much of the grain exported into the United States is carried by truck?

Mr. Thomson: Again, we're unable to obtain anything, but approximate figures on—

Mr. Hoeppner: What are the approximate figures?

Mr. Thomson: For different commodities, we think about 100,000 tonnes of canola has moved that way. I would hesitate to guess how much feed grain moves by truck, but it's certainly enough to raise the ire of some U.S. farmers around Shelby, Montana.

M. Thomson: L'expéditeur nous dit ce qu'il veut envoyer dans un port donné. Nous lui fournissons ensuite un certain nombre de wagons pour transporter le grain vers ce port. Mais si l'expéditeur se trompe, ou si son navire n'arrive pas, il se peut très bien qu'il y ait du grain au port mais qu'il soit impossible de le décharger. Cela peut arriver.

M. Hoeppner: Donc, vous me dites que les compagnies maritimes ne vous donnent pas les bons renseignements sur ce dont elles ont besoin et sur le moment où leur navire arrive? Je suis sûr que ces bateaux sont réservés depuis un certain temps.

M. McFadden: Vous avez tout à fait raison de dire que les bateaux sont réservés depuis un certain temps, mais il y a aussi des changements dans l'ordre d'arrivée des navires. Il y a des cas où on nous a envoyé des renseignements sur un programme d'expédition, que l'expéditeur avait bien l'intention de respecter, mais qu'il a dû modifier par la suite en raison d'autres circonstances.

M. Hoeppner: Qui change ces dates d'expédition pour ces navires? Qui fait ces changements?

M. McFadden: Il se peut que ce soit l'expéditeur. . .

M. Hoeppner: Pas l'armateur?

M. McFadden: Non, c'est plus probablement l'expéditeur. Dans certains cas, les expéditeurs établissent leurs programmes de ventes pour un certain temps, et c'est l'information que nous recevons. Nous programmons alors des wagons de tout le pays pour répondre à ce programme de ventes.

Il y a parfois un programme d'expéditions provisoires; c'est l'information la plus fiable dont nous disposons à ce moment–là. C'est dû en partie à la nature des ventes ponctuelles qui se font actuellement sur les marchés internationaux. Le grain est transporté avec les meilleures intentions du monde, mais il y a des cas où le programme d'expédition peut changer. Par exemple, nous avons eu récemment un cas où des produits. . .

Le président: Je ne pense pas que nous puissions entrer dans les détails. . .

M. Hoeppner: Non, non. Je pense que cela fait ressortir très clairement un aspect de la question. Il y a un manque de communication évident; personne n'a le pouvoir de déterminer quel grain devrait être transporté, quels contrats de ventes ont été conclus et quels navires ont été commandés. Il y a donc beaucoup de problèmes.

Je voudrais soulever rapidement une autre question. Quelle est le tonnage de grains exportés aux États–Unis par camion?

M. Thomson: Encore là, nous ne pouvons pas obtenir de chiffres, mais approximativement. . .

M. Hoeppner: Quels sont les chiffres approximatifs?

M. Thomson: Nous pensons qu'environ 100 000 tonnes de canola ont été transportées de cette façon. J'hésite à émettre une hypothèse sur la quantité de grains fourragers transportés par camion, mais c'est certainement suffisant pour mettre en colère certains agriculteurs américains des environ de Shelby, au Montana.

[*Texte*]

Mr. Hoeppner: Well, that's what I'm suggesting. You are giving us an improved picture of grain movement and I think it's due to trucks—not railways—because I know how many trucks are going out of Manitoba every day. It's unbelievable.

Mr. Thomson: No, the numbers we were giving you strictly involve rail movement.

Mr. Hoeppner: So that doesn't include—

Mr. Thomson: No, it does not.

Mr. Hoeppner: How can you say that? It goes through the Wheat Board, doesn't it? All the trucks going across the border are doing so on the basis of Wheat Board export permits.

Mr. Thomson: Not necessarily.

Mr. Hoeppner: They must be, as far as I know. I'm referring to wheat exports, not canola shipments.

Mr. Schumsky: The Wheat Board grains are supposed to move through the Wheat Board, but I guess if you've got trucks going directly from farms, our numbers do not include that information. Our numbers do include trucking from the primary elevator, but we understand—

The Chairman: Is it fair to say that you don't have the numbers for the amount of grain—whether it's off-board or on-board—going to the United States by truck? Do you have that number or not?

Mr. Schumsky: We don't have the numbers by truck—

The Chairman: You don't have those numbers?

Mr. Schumsky: —from farms. Nobody does.

The Chairman: Do you have any numbers on grain travelling to the United States by truck?

Mr. Schumsky: No, not by truck specifically.

Mr. Hoeppner: Mr. Chairman, they have to because the Wheat Board okays these export permits. It has to all go through the Wheat Board. So there has to be a figure there somewhere.

An hon. member: They don't have to make it available.

Mr. Schumsky: The shippers certainly know and they could give you that information.

Mr. Hoeppner: Okay, thank you very much.

• 1040

I would also like to take issue with your assertion that you do not have enough railway cars, or the railways don't.

The Chairman: This is your last question.

Mr. Hoeppner: Thank you very much. It will be a long one then, Joe. I'm going to address a very important issue here.

[*Traduction*]

M. Hoeppner: Eh bien, c'est justement ce que je voulais dire. Vous nous donnez l'impression que le transport du grain s'est amélioré et je pense que c'est grâce aux camions—et non aux sociétés ferroviaires—parce que je sais combien de camions sortent du Manitoba tous les jours. C'est incroyable.

M. Thomson: Non, les chiffres que nous vous avons cités portent uniquement sur le transport par rail.

M. Hoeppner: Ils n'incluent donc pas. . .

M. Thomson: Non.

M. Hoeppner: Comment pouvez-vous dire cela? Ce grain passe par la Commission du blé, n'est-ce pas? Tous les camions qui traversent la frontière doivent détenir un permis d'exportation de la Commission du blé.

M. Thomson: Pas nécessairement.

M. Hoeppner: C'est une exigence, à ce que je sache. Je veux parler des exportations de blé, pas de canola.

M. Schumsky: Le grain visé par la Commission du blé est censé être transporté par l'entremise de la Commission, mais s'il y a des camions qui partent directement des fermes, nos chiffres n'en tiennent pas compte. Nos chiffres comprennent le tonnage transporté par camion à partir du silo primaire, mais il paraît que. . .

Le président: Est-il juste de dire que vous n'avez pas de chiffres au sujet du tonnage de grains—que ce soit hors-Commission ou pas—transportés aux États-Unis par camion? Avez-vous ces chiffres, oui ou non?

M. Schumsky: Nous n'avons pas de chiffres sur le transport par camion. . .

Le président: Vous n'en avez pas?

M. Schumsky: À partir de la ferme, personne n'en a.

Le président: Avez-vous alors des chiffres sur le grain transporté aux États-Unis par camion?

M. Schumsky: Non, pas par camion en particulier.

M. Hoeppner: Monsieur le président, il faut bien qu'ils aient ces chiffres parce que la Commission du blé doit autoriser ces exportations. Tout doit passer par la Commission. Il doit donc être possible de trouver ces chiffres quelque part.

Une voix: Mais ils ne sont pas disponibles.

M. Schumsky: Les expéditeurs le savent sûrement et pourraient vous donner ces renseignements.

M. Hoeppner: Bon, merci beaucoup.

Vous affirmez donc que vous n'avez pas assez de wagons de chemin de fer, ou que les sociétés ferroviaires n'en ont pas assez. Alors, je voudrais des explications.

Le président: Ce sera votre dernière question.

M. Hoeppner: Merci beaucoup. Elle sera longue alors, Joe. C'est une question très importante.

[*Text*]

The Chairman: I'm sure you will.

Mr. Hoeppner: As Mr. Thomson knows, during the period between 1945 and the 1950s, it took 15 to 18 men on the farm to thrash 1,000 bushels of wheat. Today I thrash that 1,000 bushels of wheat with my wife and my son in an hour and I haven't had one consultant telling me how to do it.

Now you are suggesting that we hire consultants to tell the multi–million dollar rail executives how to move grain. Is that what you're suggesting here?

Mr. Thomson: No.

Mr. Hoeppner: In 1908 we moved a car in the same amount of time as we do today. What has been happening? When I look at the 5 days that car is actually in motion and the 15 days it is sitting around somewhere, I have to conclude that if we could improve that by 5 days, we'd have twice the railway cars available. What is happening here?

Mr. Thomson: No, we are not suggesting that you or we pay for a consultant. We are saying that the major shippers—the Canadian Wheat Board and major marketers of grain—have decided to hire an independent consultant to offer advice as to where markets are likely to develop in the future and the best way of moving grain forward to meet those market requirements.

Mr. Hoeppner: Do you agree that type of a turnaround and the 15 days in a cycle where the cars are left sitting somewhere sounds logical and reasonable?

Mr. Thomson: Yes, I think it does make sense that those who are directly involved in marketing the product should be the ones taking action and getting advice on the best way to prepare for the future.

Mr. Hoeppner: Just on that comment, how much insurance does the Wheat—

The Chairman: That's a short question.

Mr. Hoeppner: This is the last one. I want to have this verified.

I am told that the Wheat Board runs quite a bit of interference with the GTA on car allocation. They have quite a bit of influence on you people. Is that right?

Mr. Thomson: No more than anyone else.

Mr. Hoeppner: So we have too much. Is that why you are saying that in the circumstances you do not operate efficiently?

The Chairman: I'm sorry. Answer the question and then we'll go to Mr. Steckle.

Mr. Thomson: I don't think I made that statement. I think—

Mr. Hoeppner: That's what I said. In the circumstances you operate under stress or you can't do your job properly.

Mr. Thomson: No, no. There are a number of factors involved—quite a large number—that would all improve the efficiency of the system.

[*Translation*]

Le président: J'en suis sûr.

M. Hoeppner: Monsieur Thomson sait fort bien qu'entre 1945 et les années cinquante, il faillait de 15 à 18 hommes à la ferme pour battre 1 000 boisseaux de blé. Aujourd'hui, je bats ces 1 000 boisseaux en une heure avec ma femme et mon fils, et il n'y a pas un seul consultant qui ait à me dire comment le faire.

Vous voudriez maintenant que nous embauchions des experts–conseils pour dire aux dirigeants de sociétés ferroviaires, qui ont des millions de dollars, comment transporter le grain. C'est bien ce que vous nous suggérez?

M. Thomson: Non.

M. Hoeppner: En 1908, les wagons se déplaçaient aussi vite qu'aujourd'hui. Qu'est–ce qui s'est passé? Quand je pense qu'un wagon n'est en déplacement que pendant cinq jours et qu'il reste immobile quelque part les 15 autres jours, je dois en conclure que, si nous pouvions réduire cela de cinq jours, nous aurions deux fois plus de wagons à notre disposition. Qu'est–ce qui se passe?

M. Thomson: Non, nous ne suggérons pas que vous payez un consultant, et nous non plus d'ailleurs. Nous disons que les principaux expéditeurs—c'est–à–dire la Commission canadienne du blé et les principaux organismes de mise en marché du grain—ont décidé d'embaucher un consultant indépendant pour qu'il leur donne des conseils sur les perspectives de développement futur des marchés et sur la meilleure façon de transporter le grain pour répondre aux exigences de ces marchés.

M. Hoeppner: Êtes–vous d'avis qu'un temps de rotation de ce genre, et les 15 jours pendant lesquels les wagons sont immobilisés quelque part, sont logiques et raisonnables?

M. Thomson: Oui, je pense qu'il est logique que ceux d'entre nous qui s'occupent directement de la mise en marché de ces produits soient ceux qui prennent des mesures et qui demandent des conseils sur la meilleure façon de se préparer pour l'avenir.

M. Hoeppner: Sur ce point, je voudrais bien savoir combien d'assurance la Commission. . .

Le président: Que la question soit brève.

M. Hoeppner: C'est ma dernière question. Je veux simplement vérifier une chose.

On me dit que la Commission du blé intervient assez souvent dans la répartition des wagons par l'OTG. Elle a passablement d'influence sur vous, n'est–ce pas?

M. Thomson: Pas plus que n'importe qui d'autre.

M. Hoeppner: Nous en avons donc trop. Est–ce pour cette raison que vous dites que vous ne fonctionnez pas efficacement, dans les circonstances?

Le président: Je suis désolé. Je vais vous laisser répondre à cette question, après quoi nous allons passer à M. Steckle.

M. Thomson: Je ne me souviens pas d'avoir dit cela. Je pense. . .

M. Hoeppner: C'est ce que j'ai dit. Dans les circonstances actuelles, vous devez fonctionner sous pression ou bien vous ne pouvez pas faire convenablement votre travail.

M. Thomson: Non. Il y a un certain nombre de facteurs en cause—en fait, il y en a beaucoup—qui pourraient améliorer l'efficacité du système.

[*Texte*]

Mr. Hoeppner: What would those be?

Mr. Thomson: They are demurrage on cars; abandonment of some of the lighter branch lines in the prairies; and perhaps a discontinuation of unnecessary movement to Thunder Bay for the purpose of collecting the subsidy. I could go on and on, but. . .

Mr. Hoeppner: Go on. Keep going. Let's hear that.

Mr. Thomson: That's all I'll say off the top of my head at the moment.

But I would return to one question Mr. McFadden—who is also a farm boy, by the way, Mr. Hoeppner—

Mr. Hoeppner: Maybe a hockey player too?

Mr. Thomson: I'm not sure about that. However, since we're talking about changing shipping plans, there was a ship brought in to remove a certain product. It was discovered that ship carried the gypsy moth, so it could not lift the product. So shipping plans got changed.

The Chairman: Did we pay demurrage for that?

Mr. Thomson: No.

The Chairman: Mr. Steckle.

Mr. Steckle (Huron—Bruce): I would like to continue on with Mr. Hoeppner's comments. One thing I've garnered from our meeting this morning is that we haven't come very far in the last 86 years. In terms of our delivery we're just about where we were then. We've come a long way in doing what Mr. Hoeppner said. As a farm boy from Ontario, I know what he's talking about. He has given you the absolutely correct facts as they are.

We talked about a crisis this morning. How serious does it become before it becomes a crisis? I guess not delivering our product on time, losing world sales, generating costs for the producer, who has done a good job in producing. . .

It's always been a marketing problem for the farmer in getting it to the area where it's needed. How many sales have we lost as result of our tomfoolery? I'm going to call it that because it's nothing short of that.

We're not delivering the orders as they come to us. There's no reason for our approaching the 21st century and having the kinds of problems we're having today. We shouldn't even be meeting here today.

• 1045

How many sales have we lost?

Mr. Thomson: I can't really answer that question. I would suggest you put it to the marketers. They are in a better position to say what has been lost by way of sales. With regard to—

[*Traduction*]

M. Hoeppner: Quels sont-ils?

M. Thomson: Il y a notamment les redevances de stationnement, l'abandon de certains embranchements peu fréquentés dans les Prairies et peut-être l'élimination des expéditions inutiles à destination de Thunder Bay pour pouvoir bénéficier de la subvention. Je pourrais continuer, mais. . .

M. Hoeppner: Allez-y, continuez. Je tiens à entendre ce que vous avez à dire.

M. Thomson: C'est tout ce que je peux dire de mémoire pour le moment.

Mais je voudrais revenir à une question de M. McFadden, qui a lui aussi été élevé dans une ferme, soit dit en passant, monsieur Hoeppner. . .

M. Hoeppner: Il a peut-être aussi joué au hockey?

M. Thomson: Je n'en suis pas certain. Mais puisque nous avons parlé des modifications apportées aux plans d'expédition, je peux vous rapporter le cas d'un navire qui est arrivé pour prendre livraison d'un produit donné. On a découvert que ce navire était infesté de spongieuses; il a donc été impossible d'y charger le produit, et le plan d'expédition a été modifié.

Le président: Avons-nous payé des redevances de stationnement dans ce cas-là?

M. Thomson: Non.

Le président: Monsieur Steckle.

M. Steckle (Huron—Bruce): Je vais poursuivre dans la même veine que M. Hoeppner. Une des choses qui semblent ressortir de notre séance de ce matin, c'est que nous n'avons pas beaucoup progressé au cours des 86 dernières années. En termes de délai de livraison, nous en sommes encore à peu près au même point. Nous avons fait beaucoup de progrès dans le domaine dont M. Hoeppner a parlé. Pour avoir été élevé dans une ferme en Ontario, je sais de quoi il parle. Les renseignements qu'il vous a donnés sont absolument exacts.

Nous avons parlé de crise ce matin. À quel point la situation doit-elle être grave pour devenir une crise? Je suppose que l'incapacité de livrer nos produits à temps, la perte de ventes sur les marchés mondiaux, l'augmentation des coûts pour le producteur, qui a fait du bon travail en produisant. . .

Il a toujours été difficile pour l'agriculteur d'expédier son produit vers la région où il y a de la demande; cela a toujours été un problème de mise en marché. Combien de ventes avons-nous perdues à cause de niaiseries? Si j'emploie ce terme, c'est parce qu'il décrit exactement la situation.

Nous ne livrons pas les commandes qui nous sont envoyées. Il n'y a pas de raison, à l'aube du XXI^{e} siècle, pour avoir le genre de problème que nous connaissons actuellement. Nous ne devrions même pas être ici aujourd'hui.

Combien de ventes avons-nous perdues?

M. Thomson: Je ne peux vraiment pas vous le dire. Je vous suggérerais de la poser aux marchands. Ils sont mieux placés que moi pour vous dire combien de ventes ont été perdues. En ce qui concerne. . .

[*Text*]

The Chairman: Will you undertake to provide that information to the committee as best you can?

Mr. Thomson: We are not the best boys to do it, but you have appearing before you, I believe, the Canadian Wheat Board and some of the companies that are involved in sales.

Mr. Steckle: I'll move on to my next question.

The Chairman: I'd like an answer to that question. I think that's a good question. As best as you can submit that answer, we'd like to see it—what the Grain Transportation Agency feels the lost sales have been because of some inefficiencies in your system.

Go ahead, Mr. Steckle.

Mr. Steckle: Since this is, we believe, a very essential service, would you feel that all the bodies involved in the movement of grains—the railroads, your agency, whomever it is—should be declared essential services, so we could get these movements carried out and expedited as best as possible? We've just had a strike. This is going to interfere—and you've mentioned that—in the delivery of our product. I think it has come to the minds of many people that at some point we need to address this issue of declaring this whole transportation system an essential service.

Mr. Thomson: I'm not sure that is the whole answer. I certainly don't think it would be useful for me to comment on even one aspect of it. Requiring the labour end of it to be regarded as an essential service is a much broader subject than I can contemplate today.

Mr. Steckle: Considering the fact that this government is anticipating growth of 50% in exports by the year 2000, how are we going to accommodate that, considering the problems we have today with the current levels of exports?

Mr. Thomson: As I mentioned, in the last 12 or 14 years we have increased our capacity by 50%, and if some of those measures that I mentioned a moment ago were implemented, I'm sure we could accomplish another 50% by the year 2000 if in fact the market is there for that much movement.

Mr. Steckle: On page 4—and this has been alluded to in terms of trucking—you said assistance to trucking was equivalent to the current rail subsidy, but very few shippers were utilizing the program. Why aren't they utilizing trucking services?

Mr. Thomson: I think it's primarily a cost factor, but Mr. McFadden might have some numbers on how many did utilize the program.

Mr. McFadden: During the period of the emergency trucking program to Thunder Bay, there were only eight trucks moved, and the feedback we received from shippers was that even with the subsidy, trucking was an expensive option.

Mr. Steckle: Okay.

The Chairman: I dispute that answer, but as the chairman, I can't comment on it. I will make a comment in the report.

Mr. Steckle: I know there should be an answer, but we're not getting the answer.

[*Translation*]

Le président: Pourriez–vous vous engager à fournir ces renseignements au comité, dans la mesure du possible?

M. Thomson: Nous ne sommes pas les mieux placés pour le faire, mais sauf erreur, vous allez entendre la Commission canadienne du blé et quelques sociétés qui s'occupent de ventes.

M. Steckle: Je vais passer à la question suivante.

Le président: Je veux d'abord avoir une réponse à cette question. C'est une bonne question. Dans la mesure du possible, nous voudrions savoir combien de ventes ont été perdues, de l'avis de l'Office du transport des grains, à cause des inefficiences du système.

Allez–y, monsieur Steckle.

M. Steckle: Puisqu'il s'agit d'un service essentiel, pensez–vous que tous les participants dans le transport des grains—les chemins de fer, votre office, et les autres—devraient être déclarés services essentiels, pour que les grains puissent être transportés et expédiés de la manière la plus efficace possible? Nous venons d'avoir une grève. ELle aura des répercussions—vous l'avez dit—sur les livraisons. Je suis sûr que beaucoup de gens auront pensé qu'il faudra peut–être en venir à déclarer que le système des transports est un service essentiel.

M. Thomson: Je ne suis pas certain que ce soit une solution. Il ne m'appartient certainement pas de donner mon avis là–dessus. Déclarer que tout l'aspect main–d'oeuvre relève des services essentiels, c'est un sujet que je ne me sens vraiment pas en mesure d'aborder aujourd'hui.

M. Steckle: Puisque le gouvernement prévoit une croissance de 50 p. 100 des exportations d'ici l'an 2000, comment allons–nous nous y prendre, compte tenu des difficultés que nous avons aujourd'hui, avec les niveaux d'exportations actuelles?

M. Thomson: Comme je l'ai dit, au cours des 12 ou 14 dernières années, notre capacité a augmenté de 50 p. 100, et si quelques–unes des mesures que j'ai énumérées tout à l'heure sont mises en oeuvre, je suis sûr qu'il sera possible de l'augmenter d'encore une fois 50 p. 100 d'ici l'an 2000, si vraiment le marché l'exige.

M. Steckle: À la page 4—il en a été question à propos du transport routier—vous dites que les subventions au transport routier sont équivalentes à celles accordées aux chemins de fer, et que pourtant très peu d'expéditeurs ont eu recours au programme. Pourquoi ne font–ils pas appel aux camionneurs?

M. Thomson: Je crois que c'est principalement pour une raison de coût, mais M. McFadden a peut–être des chiffres sur l'utilisation du programme.

M. McFadden: Pendant la durée du programme d'urgence pour le transport routier vers Thunder Bay, huit camions seulement ont été utilisés, et d'après ce que nous ont dit les expéditeurs, même avec la subvention, le transport routier coûte encore trop cher.

M. Steckle: D'accord.

Le président: Je conteste cette réponse, mais en tant que président, je dois m'abstenir de tout commentaire. J'en ferai cependant dans le rapport.

M. Steckle: Je sais qu'il devrait y avoir une réponse, mais on ne nous la donne pas.

[*Texte*]

The Chairman: We're not.

Mr. Benoit (Vegreville): I would just like to go back to some questions asked before. You made a comment, in answering Mr. Marchand's question, that legislation is getting in the way of making this system work well. I would like you to say very specifically what legislation is getting in the way and what legislation should be changed, in your opinion, and how.

Mr. Thomson: There are several acts that apply to the western grain transportation, or western grain industry, ranging from the Western Grain Transportation Act, to the Canadian Wheat Board Act, the Canada Grain Act. I suppose all of them should be examined, but I'm sure you would appreciate that in making recommendation as to what parts of them I feel should be changed, that will be advice that I give to my minister. I don't think it would be appreciated if I offered it publicly beforehand.

Mr. Benoit: I think we really need some frank, open discussion here. I'd just like to go at this maybe from a little bit of a different angle then. You've talked about a car shortage, and a lot of people have talked about a car shortage. Is there a car shortage or is there a perpetual inefficient use of cars? I'll pursue that a bit.

• 1050

You have concentrated on this issue of cars. I guess the first part of the question is, is there any way you can penalize anybody that uses these cars inefficiently? Have some parties been penalized for using cars inefficiently? The GTA doesn't know how many cars went to the different unload points last week. I think there's obviously a problem in the system. There's obviously too much legislation from too many bodies. If there was nothing getting in the way, no legislation in the way, then you would know how many cars were moved last week, not just in 1991.

Mr. Thomson: Well, we do know the WGTA movement. It's the non-WGTA where our numbers break down.

Mr. Benoit: But how can a system work if you don't know the total movement from all sources?

Mr. Thomson: Well, we do get those numbers, but not immediately, especially trucking numbers, which are quite late.

Mr. Benoit: I'll return to my original question. Is there a car shortage, or is there just an inefficient use of cars? There is 20-day turnaround time. What should it be? Maybe 5 days, 6 days?

Mr. Thomson: There are those who would suggest that the turnaround time is going to increase rather than diminish in future, because the world market now demands more specific qualifications on the grain they're buying, more rigid specifications, which have to be forwarded in smaller lots rather than the large barley and wheat movements.

Mr. Benoit: I have one more question.

The Chairman: Make it short. Then we will go to Mr. Hubbard and then Mr. Dromisky.

[*Traduction*]

Le président: En effet.

M. Benoit (Végréville): Je vais revenir sur certaines questions qui ont été posées tout à l'heure. Vous avez dit, en réponse à M. Marchand, que la législation constitue un obstacle au bon fonctionnement du système. J'aimerais que vous nous disiez exactement quelles lois constituent des obstacles, quelles lois devraient être modifiées, selon vous, et comment.

M. Thomson: Diverses lois touchent le transport des grains de l'ouest, l'industrie des grains dans l'ouest, de la Loi sur le transport du grain de l'ouest à la Loi sur la commission canadienne du blé en passant par la Loi sur les grains du Canada. J'imagine qu'on pourrait les réexaminer toutes, mais vous comprendrez, j'en suis sûr, que pour ce qui est de faire des recommandations sur les parties qu'il faudrait modifier, c'est à mon ministre que je dois les présenter. Je ne crois pas qu'il apprécierait que je fasse ces recommandations en public d'abord.

M. Benoit: Nous devons parler franchement et honnêtement. Je vais aborder la question sous un autre angle. Vous avez parlé de pénurie de wagons, et vous n'êtes certainement pas le seul. Y a-t-il pénurie de wagons, ou y a-t-il plutôt inefficience constante dans l'utilisation des wagons? Voyons donc un peu.

Vous avez beaucoup insisté sur la question des wagons. Alors, pour commencer, dites-nous si vous pouvez pénaliser une utilisation inefficiente des wagons? Y a-t-il eu des pénalités pour inefficience? L'Office ne sait pas combien de wagons sont arrivés aux différents points de déchargement la semaine dernière. Il est évident qu'il y a un problème quelque part dans le système. Il est évident qu'il y a trop de lois pour trop d'organismes. S'il n'y avait pas tant d'obstacles, pas de législation qui fasse obstacle, vous sauriez combien de wagons ont été utilisés la semaine dernière, et pas seulement en 1991.

M. Thomson: Nous avons les chiffres pour le transport dans le cadre de la LTGA. C'est pour les grains hors LTGA que nos données sont insuffisantes.

M. Benoit: Mais comment le système peut-il fonctionner si vous n'avez pas une idée du mouvement total, de toutes provenances?

M. Thomson: Eh bien, nous finissons par obtenir des chiffres, mais pas tout de suite, surtout pour le secteur routier, qui est très en retard.

M. Benoit: Je reviens à ma première question. Y a-t-il pénurie de wagons, ou y a-t-il simplement utilisation inefficiente de ces wagons? Le temps de rotation est de vingt jours. De combien de jours devrait-il être: cinq, six?

M. Thomson: Certains vous diront que le cycle de rotation va probablement s'allonger à l'avenir plutôt que de raccourcir, parce que le marché mondial a des exigences beaucoup plus précises, beaucoup plus strictes, et que les grains devront être expédiés par petits lots, plutôt que par gros conteneurs comme pour l'orge et le blé.

M. Benoit: J'ai encore une question.

Le président: Soyez bref. Je donnerai ensuite la parole à M. Hubbard et à M. Dromisky.

[*Text*]

Mr. Benoit: Maybe part of the problem with the inefficient use of cars could be labour. I want to ask you about that. Diane Francis in *The Financial Post* today talked about how a union operates compared to the private sector in some cases. She's talking about a water pipeline near Regina and how the union costs at least two and a half times as much as the private outfit. It took much longer to do.

Do you believe that a big part of this slow turnaround time is labour? I think we have to have this question answered. I'm not a union basher in any way. But we have to have unions working. Are these unions working, the ones involved with this transportation system?

Mr. Thomson: Obviously, any strike or any slowdown impacts on these global turnaround figures, which Mr. Shumsky mentioned a time ago. So very definitely, yes.

Mr. Benoit: To my way of thinking—

The Chairman: Mr. Benoit, please. Mr. Hubbard.

Mr. Hubbard (Miramichi): First of all, for the record, what amount of subsidy does the Government of Canada put into grain transportation each year?

Mr. Thomson: Through the Western Grain Transportation Act the number is now $650 million.

Mr. Hubbard: I come from a different background. I was a high school principal for 26 years. They defined us as the guys in the middle. I get the feeling that you must have this same impression of your role. You have a lot of responsibility, you get a lot of criticism, but there are so many factors that you don't control. We talk about the turnaround times. We talk about the fact that some of the ports don't work on the weekends, in terms of dumping the cars. We talk about the cycle time. You talked about trucking and their subsidies.

In terms of the system you have planned, is it a reactive situation that you work under or a proactive one? Do you do long–term planning, in terms of how many cars it will need in November 1994 and how many we need in December and in January? If these systems, these plans that you have, don't come about in terms of the railway's supplying cars and the other factors that you need to improve your situation, whom do you complain to? How do you restore confidence in the work that you're doing?

Mr. Thomson: We do both short–term and long–term car requirements, and Mr. Shumsky can add detail to this. We did a five–year requirement study back in about 1986 or 1987. We were going to do one a year ago, but with both the GATT and the NAFTA in negotiation, which were obviously going to influence direction of grain movement in the future and car requirements, we postponed it for a year.

The Chairman: I think that answers the question. Do you have another question, Mr. Hubbard?

• 1055

Mr. Hubbard: The only other point is a short one.

[*Translation*]

M. Benoit: Si les wagons sont mal utilisés, c'est peut–être à cause des syndicats. Je voudrais bien avoir votre avis là–dessus. Dans le *Financial Post* d'aujourd'hui, Diane Francis explique la différence qu'il peut y avoir entre une opération syndicale et une opération privée. Elle donne l'exemple d'un aqueduc, près de Régina, où les syndicats ont fait augmenter le coût de deux fois et demie par rapport au chantiers privés. Les travaux ont duré beaucoup plus longtemps.

Pensez–vous que si le cycle de rotation est si long, c'est en partie à cause des syndicats? Il importe d'avoir une réponse à cette question. Je ne suis pas du tout de ceux qui critiquent les syndicats à tout propos. Mais il faut que les syndiqués travaillent. Les syndiqués dans le système de transport travaillent–ils?

M. Thomson: Il est bien évident qu'une grève ou un ralentissement aura des répercussions sur la moyenne du temps de rotation et que comme l'a dit M. Shumsky, il y a quelques instants. Dans ce sens, oui, vous avez tout à fait raison.

M. Benoit: D'après moi..

Le président: Monsieur Benoit, je vous en prie. Monsieur Hubbard.

M. Hubbard (Miramichi): Tout d'abord, pouvez–vous nous dire à combien s'élèvent les subventions qu'accorde le gouvernement du Canada chaque année au transport des grains?

M. Thomson: Dans le cadre de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, c'est actuellement 650 millions de dollars.

M. Hubbard: Je viens d'un autre milieu. J'ai été directeur d'école pendant 26 ans. On disait de nous que nous étions toujours pris en tenaille. Vous devez avoir la même impression. Vous avez énormément de responsabilités, et vous êtes beaucoup critiqués, même si de nombreux facteurs échappent à votre contrôle. Nous avons parlé du temps de rotation. Nous avons du fait que certains ports sont fermés les week–ends, qu'il ne peut y avoir de déchargements. On a parlé de la durée du cycle. Vous avez parlé du transport routier et des subventions dans ce domaine.

Quant à votre système, est–ce que vous réagissez devant une situation, ou est–ce que vous avez un plan établi d'avance? Faites–vous de la planification à long terme, pour savoir de combien de wagons vous aurez besoin en novembre 1994, ou en décembre et en janvier? Si vos plans ne fonctionnent pas comme prévu, parce que les chemins de fer ne vous ont pas fourni les wagons nécessaires ou que pour d'autres raisons qui ont des répercussions sur vos responsabilités, à qui vous plaignez–vous? Que pouvez–vous faire pour qu'on ne perde pas toute confiance en votre travail?

M. Thomson: Nous évaluons les besoins en wagons à court et à long termes, et M. Shumsky pourra apporter des précisions. Nous avons préparé un plan quinquennal en 1986 ou en 1987. Nous avions l'intention d'en faire un autre l'an dernier, mais en raison des négociations du GATT et de l'ALÉNA, sachant que l'issue aurait une incidence sur le mouvement du grain à l'avenir, et donc sur nos besoins en wagons, nous avons décidé de retarder ce plan d'un an.

Le président: Je crois que cela répond à votre question. En avez–vous une autre, monsieur Hubbard?

M. Hubbard: Encore une petite chose.

[*Texte*]

When these people let you down, when you need 1,000 cars from CN but they come up with only 600, how do you deal with that type of situation?

Mr. Thomson: If it happens consistently and for too long, that gets back to the whole question of railway responsibility and provisions under the Western Grain Transportation Act. I don't think it would be appropriate for me to discuss that here.

Mr. Hubbard: When you say "not appropriate", how do we as Canadian taxpayers deal with these inefficiencies that are created by people that you can't control?

Mr. Thomson: Provisions in the Western Grain Transportation Act cover it—perhaps not adequately, but that is where one would have to look for penalties against any of the system participants who fail to live up to expectations or requirements.

The Chairman: Are you satisfied with that answer, Mr. Hubbard? Do you want one more?

Mr. Hubbard: I'm not entirely satisfied, Mr. Chairman. We're talking about a very serious situation. There must be people or organizations at fault, and I'm not sure we're getting the answers to determine who they are and what has to be done to rectify the situation for 1994–95. I'll leave all that with. . .

The Chairman: Thank you.

As you know, we will meet in camera after we hear all the evidence. If we don't have the necessary information, that will be brought forward.

Mr. Dromisky (Thunder Bay—Atikokan): Mr. Thomson, you mentioned 32 million tonnes. Is that for export purposes?

Mr. Thomson: No, that's total movement, WGTA movement. That includes Canadian domestic—

Mr. Dromisky: As well as export.

Can you tell us what percentage of that grain is going through western ports for export purposes? For grain going through Thunder Bay, what percentage will be shipped through the United States and what percentage through Churchill? What percentage will be shipped through American ports for export purposes to countries beyond?

Mr. Thomson: Mr. Shumsky might be able to give you percentages for the Canadian ports. I don't think any of it is going to be shipped through American ports for export, but Mr. Shumsky might be able to give you some approximate numbers on the percentage going through Pacific coast ports versus Thunder Bay versus Canadian domestic.

Mr. Shumsky: I could certainly break out the east–west movement. It's slightly under 60% going west and around 40% going east. To date we've exported about 3.3 million tonnes to the U.S. A lot of that is commercial movement into the U.S.

Mr. Dromisky: Okay. We talked about the turnround time, and I'm concerned about the turnround time to the United States. I don't know whether you have control here or the railway companies have control over the government–owned hopper cars.

[*Traduction*]

Quand on vous fait défaut, quand vous avez besoin que le CN vous fournisse 1 000 wagons, et qu'il ne vous en donne que 600, que faites–vous?

M. Thomson: Si cela se produisait constamment, sur une longue période cela relèverait alors de la responsabilité du chemin de fer et des dispositions de la Loi sur le transport du grain de l'ouest. Je pense qu'il ne conviendrait pas que j'en discute ici.

M. Hubbard: Quand vous dites «ne conviendrait pas», comment, en tant que contribuables canadiens, pouvons–nous régler le problème de ces inefficiences causées par des gens sur lesquels vous n'avez aucun contrôle?

M. Thomson: Il y a pour cela des dispositions dans la Loi sur le transport du grain de l'ouest; elles ne sont peut–être pas suffisantes, mais c'est là qu'il faudrait trouver les mesures à prendre contre les participants qui ne s'acquitteraient pas de leurs obligations.

Le président: Monsieur Hubbard, êtes–vous satisfait de la réponse? Avez–vous une autre question?

M. Hubbard: Je ne suis pas entièrement satisfait, monsieur le président. La situation est très grave. Il doit bien y avoir des gens ou des organismes responsables, et j'ai l'impression qu'on ne nous donne pas toutes les réponses qui permettraient de savoir qui sont les responsables, et que faire pour rectifier la situation pour l'année 1994–1995. Je laisse tout cela. . .

Le président: Je vous remercie.

Comme vous le savez, nous nous réunirons à huis clos après avoir entendu tous les témoins. Si nous n'avons pas les renseignements nécessaires, nous en reparlerons.

M. Dromisky (Thunder Bay—Atikokan): Monsieur Thomson, vous avez parlé de 32 millions de tonnes. Est–ce pour l'exportation?

M. Thomson: Non, c'est le mouvement total, dans le cadre de la LTGA. Cela comprend la consommation interne canadienne. . .

M. Dromisky: Ainsi que les exportations.

Pouvez–vous nous dire quel pourcentage du grain passe par les ports de l'ouest pour l'exportation? Pour le port de Thunder Bay, quel pourcentage du grain est expédié aux États–Unis, et quel pourcentage va par Churchill? Quel est le pourcentage qui est expédié vers des ports américains pour être ensuite exporté plus loin?

M. Thomson: Monsieur Shumsky pourra peut–être vous donner les pourcentages pour les ports canadiens. Je ne crois pas que du grain d'exportation soit expédié par les ports américains, mais M. Shumsky pourra vous donner quelques chiffres approximatifs sur les pourcentages comparatifs entre les ports du Pacifique, celui de Thunder Bay et pour les ventes canadiennes.

M. Shumsky: Je peux certainement vous donner la ventilation du mouvement est et ouest. Un peu moins de 60 p. 100 du grain est expédié vers l'ouest et 40 p. 100 environ va vers l'est. À ce jour, 3,3 millions de tonnes ont été exportées aux États–Unis. C'est essentiellement pour des ventes aux États–Unis même.

M. Dromisky: Très bien. Nous avons parlé de temps de rotation, et c'est le temps de rotation aux États–Unis qui m'inquiète. Je ne sais pas si c'est vous ou si ce sont les compagnies de chemins de fer qui contrôlent les wagons–trémies du gouvernement.

[*Text*]

Are any of the cars being used for providing a service to the American public or American companies? In other words, the cars are unloaded, deliveries are made, and then they're reloaded. Other companies can make a tremendous margin of profit by making deliveries for the American railway companies.

Mr. Thomson: The cars are supposed to be returned to Canada—

Mr. Dromisky: Directly?

Mr. Thomson: —directly, but you might put that question to the railways when they appear.

Mr. Dromisky: Fine.

I'm concerned about the hopper cars that are sitting, especially in the western ports, for great periods of time, simply because the elevators in Vancouver and Prince Rupert are not capable of handling the surges that occur on a regular basis. These cars sit in the yards for lengthy periods of time. What percentage of the cars are involved and being used for storage purposes?

Mr. Thomson: That number varies weekly. It isn't entirely the intent to use them for storage, but if the terminals space out—they get filled and can't unload—then cars have to wait before they can unload.

Sometimes in accumulating specialty crops there's a waiting period, sometimes—

• 1100

Mr. Dromisky: Are we talking about a large number?

Mr. Thomson: A significant number, yes.

Mr. Dromisky: You talked about all these different factors that are presently affecting the industry in the transportation of grain. A lot of the factors you've mentioned such as the effects of mother nature throughout the prairies, the quality of grain, labour problems and so forth, we could go on and on... In the past we had more branch lines than we have now; the system is simplified. In the past we had hundreds of little elevators all over the west. Many of them have disappeared. The system has been simplified and yet, although all these factors have been there in the past, in the past we had a very healthy, thriving seaway. What factors have brought about the demise of the seaway and the closing down of the port of Thunder Bay when all of the facts that you mentioned, and are using as excuses, have been with us for many years?

Mr. Thomson: I think it's primarily a change in the world market situation. Back in the mid–1960s we used to export some 25 million tonnes of grain to western Europe. Now western Europe exports some 25 million tonnes to the rest of the world. That market has dried up. In replacing it, the markets have developed primarily in the Pacific Rim. Again, this is a question that the Wheat Board or others could answer for you, but clearly, even in the past 10 years we have shifted from moving. . .some 60% of our grain used to come through Thunder Bay and 40% went west. I think last year it was something like 65% went west and about 35% in other directions. It's a function of markets.

[*Translation*]

Est–ce que ces wagons sont utilisés pour servir le public américain ou des compagnies américaines? Autrement dit, quand les wagons sont déchargés, les livraisons sont faites, et les wagons sont rechargés. D'autres compagnies ont là l'occasion de faire des bénéfices énormes en assurant des livraisons pour le compte des compagnies de chemins de fer américaines.

M. Thomson: Les wagons sont censés revenir au Canada. . .

M. Dromisky: Directement?

M. Thomson: . . .directement, mais vous pourrez poser la question aux compagnies de chemins de fer lorsqu'elles comparaîtront.

M. Dromisky: Très bien.

Je m'inquiète de voir que des wagons–trémies restent assez longtemps immobiles, surtout dans les ports de l'ouest, tout simplement parce que les silos de Vancouver et de Prince Rupert n'ont pas la capacité nécessaire pour faire face aux pointes qui surviennent régulièrement. Ces wagons restent longtemps dans les gares de triage. Combien de wagons y a–t–il dans cette situation et combien sont utilisés comme entrepôts?

M. Thomson: Cela varie de semaine en semaine. L'intention n'est pas de s'en servir comme entrepôts, mais si le silo terminal est plein—il a été rempli et ne peut pas décharger—les wagons devront attendre jusqu'à ce qu'on puisse les décharger.

Parfois, quand il y a beaucoup de culture spéciale, il y a une certaine attente, parfois. . .

M. Dromisky: S'agit–il d'un grand nombre de wagons?

M. Thomson: Oui, un nombre assez important.

M. Dromisky: Vous avez parlé des différents facteurs qui perturbent actuellement le transport des grains. Bon nombre de ces facteurs, tels les effets de la nature, dans les prairies, la qualité du grain, les problèmes de relations de travail, et ainsi de suite, je pourrais continuer longtemps... Par le passé, il y avait davantage d'embranchements; le système a été simplifié. Par le passé, nous avions des centaines de petits silos éparpillés dans l'ouest. Beaucoup ont disparu. Le système a été simplifié et pourtant, même si tous ces autres facteurs étaient présents aussi autrefois, nous avions par le passé une Voie maritime saine et bourdonnante d'activité. Qu'est–ce qui a entraîné le déclin de la Voie maritime et la fermeture du port de Thunder Bay, alors que tous ces facteurs que vous avez mentionnés, que vous nous présentez comme des excuses, existent déjà depuis des années?

M. Thomson: Je crois que c'est surtout dû à l'évolution du marché mondial. Au milieu des années soixante, nous exportions environ 25 millions de tonnes de grains en Europe occidentale. Maintenant, c'est l'Europe occidentale qui exporte quelque 25 millions de tonnes dans le reste du monde. Ce marché–là s'est volatilisé. Il a été remplacé par de nouveaux marchés situés principalement sur les côtes du Pacifique. Encore une fois, c'est là une question à laquelle pourrait mieux répondre la Commission du blé, ou d'autres, mais il est bien évident qu'au cours des 10 dernières années, nous sommes passés de. . .près de 60 p. 100 du grain passait par Thunder Bay et 40 p. 100 allait vers l'ouest. L'an dernier, sauf erreur, c'était 65 p. 100 vers l'ouest et environ 35 p. 100 ailleurs. C'est à cause des marchés.

[*Texte*]

Mr. Collins (Souris—Moose Mountain): Mr. Chairman, I have a number of questions. I'll try to move through them very quickly. One of the quick observations that I heard you make was that trucking to Thunder Bay and to the west coast wasn't effective. Am I correct about what you mentioned to this committee?

Mr. Thomson: It was deemed to be too expensive, I think, to be taken advantage of.

Mr. Collins: That was your conclusion?

Mr. Thomson: Yes.

Mr. Collins: I find it amazing that we can come to a decision that quickly on that topic and then, when Mr. Easter asks about figures, we're back in 1991 and 1992. I tell you, if I reported to my board and told them I had the figures for 1989 but I didn't have them for 1994, I think the board would be promoting me to the outhouse rather than the penthouse. I'm really concerned that we get up to date on the figures that we provide. I really find it disgraceful that we're still talking about 1992 figures.

Let me just go on, if I might. I'll make a couple of observations and then I would like to get back to some information from you. In regard to transportation of product into the United States market, are you aware of trucks that are moving through without permits and yet nobody's checking them?

Mr. Thomson: No, I'm not aware of those.

Mr. Collins: I'll tell you, you want to come out west, because some of my friends out west are saying that's exactly what's happening. I think that's part of the problem. Nobody's aware of what the other guy's doing. The information network we have here is a disaster, absolutely a disaster.

I have an observation. I noticed you talked, sir, about it not being a crisis—

The Chairman: I'm going to let you go, Mr. Collins—

Mr. Collins: Thank you, I knew you would.

The Chairman: —but I hope that there is a question in there some place eventually.

Mr. Collins: There is.

First, the transportation system that functions right now is improper and ineffective. "We ask that you resolve this issue without delay." This request was made by Mr. Shima, the JOPA president. Now here's an individual who's receiving products from us and he, at a distance, is telling us that we have a problem, and now I hear it may be a crisis. Is there a crisis or is there not?

Mr. Thomson: As I said earlier, sir, that depends on your definition of crisis. There may have been a crisis, but I think we mentioned the addition of railway capacity and the reduction in the backlog of shipments. I think we're working out of it.

The Chairman: One more question, Mr. Collins, please. We're running way over time.

Mr. Collins: All right. Two things. If we continue to work on a knee-jerk reaction, I don't think we're ever going to get out of the problem. In view of the fact that the Australians took a look at the shipping out of their ports, have you reviewed that in terms of what we might do collectively, in terms of strikes, the whole business, to improve our shipping system.

[*Traduction*]

M. Collins (Souris—Moose Mountain): Monsieur le président, j'ai plusieurs questions. Je vais essayer de les poser très rapidement. Je vous ai entendu dire que le transport routier vers Thunder Bay et la côte ouest n'était pas efficace. Ai-je bien compris ce que vous avez dit à ce comité?

M. Thomson: On a jugé que c'était trop coûteux, me semble-t-il.

M. Collins: C'est là votre conclusion?

M. Thomson: Oui.

M. Collins: C'est extraordinaire qu'on puisse arriver si rapidement à une conclusion sur ce sujet-là, et quand M. Easter demande des chiffres, on nous présente ceux de 1991 et 1992. Croyez-moi, si je devais présenter un rapport à mon conseil basé sur les chiffres de 1989, plutôt que sur ceux de 1994, je crains fort qu'en fait de promotion, au lieu de me trouver en haut de la tour, je me trouverais relégué à un KJB. Il me paraît vraiment très important d'obtenir des figures à jour. C'est inadmissible qu'on en soit encore aux chiffres de 1992.

Permettez, je n'ai pas terminé. Je vais faire quelques observations, et puis j'aimerais que vous me donniez des renseignements. En ce qui concerne le transport vers les marchés américains, à votre connaissance, y a-t-il des camions qui assurent ce transport, sans avoir de permis, et sans que personne n'aille vérifier?

M. Thomson: Non, pas à ma connaissance.

M. Collins: Eh bien, vous devriez venir faire un tour dans l'ouest, car mes amis là-bas me disent que c'est exactement ce qui se passe. C'est ce qui cause une partie du problème. Personne ne sait ce que font les autres. Le réseau d'information est absolument désastreux.

Je voudrais faire une observation. J'ai remarqué, monsieur que vous disiez que ce n'est pas une crise. . .

Le président: Je vais vous laisser continuer, monsieur Collins. . .

M. Collins: Je vous remercie, je n'en doutais pas.

Le président: . . .mais j'espère qu'il y a une question au bout de cette intervention.

M. Collins: Il y en a une.

Pour commencer, le système de transport actuel est inadapté et inefficace. «Nous vous demandons de régler ce problème sans tarder.» Voilà ce que nous a demandé M. Shima, président de la JOPA. Voilà donc quelqu'un qui reçoit nos produits et qui, de loin, nous dit que nous avons un problème, et on dit maintenant qu'il s'agit peut-être d'une crise. Est-ce qu'il y a crise, oui ou non?

M. Thomson: Comme je l'ai dit tout à l'heure, monsieur, tout dépend de ce qu'on entend par crise. Il y a peut-être eu crise, mais je crois avoir mentionné que la capacité des chemins de fer a augmenté et que les retards dans les expéditions ont été réduits. Je crois que nous sommes en train de nous en sortir.

Le président: Rien qu'une question, s'il vous plaît, monsieur Collins. Nous sommes vraiment très en retard.

M. Collins: Très bien. Deux choses. Si nous continuons à nous contenter de réagir au coup par coup, nous ne nous en sortirons jamais. Puisque les Australiens ont réexaminé la question des expéditions à partir de leurs ports, avez-vous songé à ce que nous pourrions faire, collectivement, pour éviter les grèves, améliorer le système des expéditions, dans son ensemble?

[*Text*]

Mr. Thomson: No, but I would draw to your attention the fact that the average movement in Australia is about 200 miles whereas in Canada it's about 1,200 miles to port.

Mr. Collins: I'm not worried about the distances. I understand that factor. I'm saying in the whole component, what's the turnaround time?

• 1105

Mr. Marchand: I have the impression that we've got a lot of questions and we're not getting very many answers. It is my impression that the crisis we are undergoing in the transportation of grain is far more serious than I even thought. If you have solutions to the problem, they're not coming out very clearly.

But there are a number of aspects that are so huge in terms of the problem, it seems to me. When we're talking about turnaround time, if we reduce that turnaround time by half, that would double the volume. Of course, we're dealing with greater specialty grains, but it seems to me that in terms of logistics it should be dealt with.

You said the Thunder Bay port is not dealing to full capacity. With regard to the U.S., when you mentioned the number of cars that are going through Thunder Bay to go to the United States because of the use of the transportation subsidy, I made the calculation—you said 1,000—and half a million days a year are being lost, simply to take advantage of the grain transportation.

Those are three obvious huge holes in the system that can make it such that there seems to be a really big problem, in addition to which there seems to be a number of players, several acts, and various agencies that are all playing in the pod. There seem to be too many players perhaps, as Mr. Benoit said.

You're not willing, of course, to say exactly how this system should be improved, other than talking to your minister. It also seems that you have no up–to–date statistics—

The Chairman: There will be a question, will there?

Mr. Marchand: Yes. There are no up–to–date statistics. You don't seem to have long–term planning. So the question is whether we should have, according to you, some kind of committee or commission to look into this mess, that is going to think right and bring down some sort of program that's going to put order into this. It's not only a huge problem right now, but I know it's been like this for ten years.

Mr. Thomson: On the question of the legislation you will obviously agree that there isn't much I can do about the movement of grain to Thunder Bay and then into the United States, which is probably a major inefficiency, as you, sir, have noted. But we can't really do anything about that unless there's a change in legislation.

With regard to some of the other matters, as I indicated and didn't emphasize sufficiently, there is a group now working on better identifying the requirements for next year so that the railways can be equipped to meet the demand for the various corridors. There's also a group looking at the longer term and the requirements.

[*Translation*]

M. Thomson: Non, mais je tiens à vous signaler qu'en Australie, le trajet moyen est d'environ 200 milles, alors qu'au Canada il y a environ 1 200 milles jusqu'au port.

M. Collins: Ce n'est pas une question de distance. Je comprends très bien cela. Je voulais parler de l'ensemble; quel est le temps de rotation?

M. Marchand: J'ai l'impression que nous avons beaucoup de questions et qu'on nous donne bien peu de réponses. J'ai l'impression que la crise que traverse le système de transport du grain est beaucoup grave que je ne l'avais cru. Si vous avez des solutions, vous ne les avez pas très bien exposées.

Mais il me semble qu'il y a à ce problème tellement d'éléments importants. Puisqu'on parlait de temps de rotation, si on le réduisait de moitié, cela permettrait de doubler le tonnage. Bien entendu, il y a davantage de spécialités, mais il me semble qu'on devrait régler ce problème de logistique.

Vous avez dit que le port de Thunder Bay ne tourne pas à plein régime. En ce qui concerne les États–Unis, comme vous avez cité le nombre de wagons qui passent par Thunder Bay en route pour les États–Unis, à cause de la subvention au transport, j'ai fait mes calculs—vous avez parlé de 1 000 wagons—et j'en conclus qu'on perd un demi million de jours par an simplement pour profiter de la subvention sur le transport du grain.

Il y a là trois énormes lacunes dans le système, qui peuvent donner l'impression que le problème est grave; de plus, il semble y avoir beaucoup d'intervenants, plusieurs lois, divers offices qui s'en mêlent. Comme l'a dit M. Benoit, il y a peut–être trop de joueurs.

Bien entendu, vous n'êtes pas disposé à nous dire exactement ce qu'on pourrait faire pour améliorer le système, et vous ne parlerez qu'à votre ministre. Il semble, par ailleurs, que vous n'avez pas de statistiques à jour. . .

Le président: Vous avez une question à poser, n'est–ce pas?

M. Marchand: Oui. Vous n'avez pas de statistiques à jour. Vous ne semblez pas avoir de plan de longue durée. Je me demande donc si, d'après vous, il serait utile de constituer un comité ou une commission pour étudier cette embrouillamini, d'essayer d'y voir clair et de proposer un programme quelconque pour mettre un peu d'ordre dans tout cela. Car ce n'est pas d'aujourd'hui que nous avons cet énorme problème; je sais que ça dure depuis dix ans.

M. Thomson: À propos de la législation, vous conviendrez que je ne peux pas changer grand–chose au mouvement du grain par Thunder Bay en route pour les États–Unis, mouvement qui constitue probablement une inefficience majeure, comme vous l'avez d'ailleurs noté, monsieur. Mais on n'y peut rien à moins de modifier la loi.

Quant aux autres éléments, comme je l'ai dit, mais je ne l'ai peut–être pas suffisamment souligné, un groupe s'efforce actuellement de mieux définir les besoins pour l'an prochain, afin que les compagnies de chemin de fer puissent se préparer à répondre à la demande dans les divers couloirs. Un autre groupe se penche également sur les besoins à plus long terme.

[*Texte*]

I question very much whether it's useful to have a commission investigating the situation, in view of the fact that—

The Chairman: Excuse me, I've got to cut the answers short.

Mr. Harris: Mr. Thomson, like Mr. Hubbard I'm not a farm boy, but I can assure you that the same business principles apply to the movement of grain and the sale of wheat as to the tire business, which I was in, or any other type of business.

I have a couple of points and then I'll have a question. I'm appalled, as are the rest of the members, that your organization is working with 1992 figures. It's a disgrace that, when a company like General Motors, which is a multi–billion dollar company, can produce almost hourly figures, we're working with figures that are two years late on some of these.

• 1110

We have a crisis in this country, I believe, as far as grain shipments. We have to come up with an emergency solution this week and we have to come up with contingency plans so that it doesn't happen again. What can you suggest, very specifically, that we can do to solve this current emergency crisis? We will get into the long–term planning at another time, but we have a crisis we have to solve right now. Perhaps you could sum it up in a short paragraph. What can we do?

Mr. Thomson: Three things: get weekend work at the west coast, get the system from Thunder Bay operating more efficiently—I think that's coming along anyway—and ensure that the railcar capacity that has been promised is fulfilled.

Mr. Harris: Thank you.

Mr. Steckle: It will be a short question. The question is this. There was a decision made last year to not renew the lease for 2,000 U.S. cars. Who made that decision? Did you make that decision? Was it a government decision or was it a private decision?

Mr. Thomson: That was a private decision.

Mr. Steckle: Were they part of that consulting group you're considering hiring to do the future consulting work for you?

Mr. Thomson: No.

Mr. Steckle: Who is this private group? We'd like to know.

Mr. Thomson: There is no private group that gave advice on whether to do that. I believe it was a decision taken by the railway company.

Mr. Steckle: So the railway company decided not to lease?

Mr. Thomson: That's right.

The Chairman: My colleague will make one comment and then we'll move to the next witness.

[*Traduction*]

Je ne suis pas sûr du tout qu'il serait utile qu'une commission examine la situation, puisque. . .

Le président: Vous m'excuserez, mais je suis obligé de limiter les réponses.

M. Harris: Monsieur Thomson, comme M. Hubbard, je ne viens pas de la ferme, mais je peux vous assurer que les principes commerciaux sont les mêmes, qu'il s'agisse de transport du grain et de vente du blé ou de commerce de pneus—qui était mon domaine—ou à tout autre genre de commerce.

Je vais faire une ou deux observations avant de vous poser une question. Comme les autres membres du comité, je suis scandalisé de voir que vous travaillez encore avec les chiffres de 1992. C'est une honte qu'à une époque où une société comme la General Motors, avec un chiffre d'affaires de plusieurs milliards de dollars, est capable d'avoir des chiffres à jour d'heure en heure, vous puissiez avoir jusqu'à deux ans de retard.

En ce qui concerne le transport du grain, le pays est en crise, d'après moi. Il nous faut trouver une solution d'urgence, dès cette semaine, puis élaborer des plans d'urgence pour que cela ne se reproduise plus. Que pouvez–vous suggérer de concret pour nous sortir de cette crise? Nous reparlerons de la planification à long terme une autre fois, mais pour le moment nous sommes en situation de crise, et nous devons trouver une solution immédiatement. Peut–être pourriez–vous me répondre en quelques mots. Que pouvons–nous faire?

M. Thomson: Trois choses: garder les ports de la côte Ouest ouverts en fin de semaine, accroître l'efficience à Thunder Bay—je crois que c'est déjà en train de se faire—et s'assurer que les chemins de fer respectent leurs engagements quant au nombre de wagons à fournir.

M. Harris: Je vous remercie.

M. Steckle: Ma question sera très brève. La voici. On a décidé, l'an dernier, de ne pas renouveler le contrat de location pour 2 000 wagons américains. Qui a pris cette décision? Est–ce vous? S'agissait–il d'une décision du gouvernement ou d'une décision privée?

M. Thomson: C'était une décision privée.

M. Steckle: A–t–elle été prise par des membres de ce cabinet d'experts–conseils que vous envisagez d'embaucher à l'avenir?

M. Thomson: Non.

M. Steckle: De qui s'agit–il? Nous voudrions bien le savoir.

M. Thomson: Il ne s'agit pas d'un groupe privé qui aurait conseillé de prendre cette décision. Je crois qu'elle a été prise par la compagnie de chemins de fer.

M. Steckle: C'est donc la compagnie de chemins de fer qui a décidé de ne pas louer ces wagons?

M. Thomson: C'est exact.

Le président: Mon collègue va faire un commentaire, et nous passerons ensuite au témoin suivant.

[*Text*]

Mr. Speller (Haldimand—Norfolk): Thank you, Mr. Chairman. I want to thank the Grain Transportation Agency for coming forward today. On a question from my colleague Mr. Benoit earlier, regarding your ideas, legislation that might be changed in the future, you indicated you weren't prepared to discuss that with this committee today. I'm not sure whether this is the forum to discuss it, but I would ask you to meet with the minister in the very near future, because some committee of this House will be looking at the bigger issue. Obviously, you will be a group that we will call before us to give us answers to that. So in the very near future, at your convenience, perhaps you could meet with the minister, outline your concerns to him, and then we would be pleased to listen to you. I think it's a very important issue. It's an issue that needs to be addressed. It isn't going to be addressed by the subcommittee, but it will be addressed in the future.

Mr. Thomson: You can be assured that I will be meeting with the minister in the very near future.

Mr. Speller: Thank you.

The Acting Chairman (Mr. Easter): Thank you, Bob. I would certainly like to thank you, Mr. Thomson, and your associates, for coming in and appearing before the committee. I'm certain we'll be in touch in the future, likely in other areas relative to transportation. Thank you for appearing.

Mr. Thomson: Thank you.

The Acting Chairman (Mr. Easter): The next witness will be Prairie Pools. I believe that Charlie Swanson and Patty Townsend will be the witnesses. Mr. Swanson is an executive member of Prairie Pools Inc. and president of XCAN Grain Pool Ltd. I believe, Patty, you're executive director. What is your title?

Ms Patty Townsend (Manager of Communications, Prairie Pools Inc.): I am manager of communications.

The Acting Chairman (Mr. Easter): Mr. Swanson, I believe you have a presentation to make.

Mr. Charlie Swanson (Executive Member, Prairie Pools Inc.; President, XCAN Grain Pool Ltd.): Yes, we have, Mr. Chairman. We're certainly pleased to be here with you this morning.

Prairie Pools Inc. and XCAN Grain Pool Ltd. are pleased that members of Parliament have recognized the very serious problem currently being experienced in the western Canadian grain and oilseed industry and appreciate the opportunity to discuss the problem with you.

• 1115

The significant delays in grain movement to export position continue to have serious effects on all of the players in the industry, but mostly on primary producers. In addition to the short–term problems such as lost delivery opportunities caused by congestion in the system and increased costs associated with demurrage, storage costs and contract penalties, farmers may suffer in the long term as a result of lost international markets. Your hearings on this subject are most timely.

[*Translation*]

M. Speller (Haldimand—Norfolk): Je vous remercie, monsieur le président. Je tiens à remercier les représentants de l'Office du transport des grains d'être venus aujourd'hui. En réponse à une question que vous a posée tout à l'heure mon collègue, M. Benoit, concernant les changements que l'on pourrait apporter à la loi, vous avez dit que vous n'étiez pas disposé à en parler avec ce Comité aujourd'hui. Je ne sais pas si l'endroit est mal choisi, mais je voudrais que vous rencontriez le ministre le plus tôt possible, car un comité de cette Chambre va examiner l'ensemble de la situation. Il est bien évident que vous figurerez sur la liste des témoins qui comparaîtront alors. Par conséquent, il serait bon que vous rencontriez le ministre très prochainement, le plut tôt possible, pour lui expliquer votre point de vue, et nous serons alors ravis de vous entendre. Le problème est important, et il faut le résoudre. Il ne sera pas résolu par ce sous–comité, mais il le sera prochainement.

M. Thomson: Je peux vous assurer que je rencontrerai le ministre très bientôt.

M. Speller: Je vous remercie.

Le président suppléant (M. Easter): Je vous remercie, Bob. Je tiens également à remercier M. Thomson et ses associés d'être venus aujourd'hui devant notre Comité. Je suis sûr que nous nous reverrons, probablement pour parler d'autres aspects du transport. Merci d'être venus.

M. Thomson: Merci.

Le président suppléant (M. Easter): Nous allons maintenant entendre les représentants de Prairie Pools (Syndicat du blé des Prairies), qui sont, je crois, M. Charlie Swanson et M^me^ Patty Townsend. M. Swanson est un des membres de la direction de Prairie Pools Inc. et il est aussi président de XCAN Grain Pool Ltd. Patty, sauf erreur, vous êtes directrice administrative. Quel est votre titre exact?

Mme Patty Townsend (directrice des communications, Prairie Pools Inc.): Je suis directrice des communications.

Le président suppléant (M. Easter): Monsieur Swanson, vous avez je crois une déclaration à nous faire.

M. Charlie Swanson (membre de la direction, Prairie Pools Inc.; président, XCAN Grain Pool Ltd.): C'est exact, monsieur le président. Nous sommes ravis d'être ici ce matin.

Prairie Pools Inc. et XCAN Grain Pool Ltd. sont heureux que les députés aient reconnu la gravité du problème qui se pose actuellement dans le secteur des grains et oléagineux de l'Ouest canadien, et nous les remercions de nous avoir donné la possibilité de venir en débattre avec vous.

Le retard considérable qu'a pris le transport du grain vers les points d'exportation continue de nuire à tous les segments intéressés de l'industrie, mais surtout aux producteurs. Outre les problèmes à court terme tels que les livraisons manquées à cause de l'engorgement du système et la hausse des coûts liés aux frais de stationnement et d'entreposage ainsi qu'aux pénalités contractuelles, les cultivateurs seront lésés à long terme parce qu'ils perdront des marchés internationaux. Vos audiences sur la question sont donc on ne peut plus opportunes.

[*Texte*]

Alberta Wheat Pool, Saskatchewan Wheat Pool and Manitoba Pool Elevators are western Canada's largest farmer-owned cooperatives. Together they handle almost 60% of the grain produced on the prairies through more than 800 country elevators. The pools also own and operate grain terminal elevators in the export ports of Thunder Bay in eastern Canada and at Vancouver on the west coast. They are also part owners of the terminal at Prince Rupert on the west coast.

XCAN Grain Pool Ltd. is the export marketing arm of the three pools. On behalf of the pools and their members, XCAN markets an average of 3.5 million tonnes of grains, oilseeds and special crops annually.

Prairie Pools is the national policy arm of the three pools. The pools work together as PPI to present the interests of their members at the national and international levels.

Our industry is vitally dependent on the export market. Over the last four years Canadian farmers have produced an average of 48 million tonnes of grains and oilseeds annually. Of this, 30 million tonnes or 62% of the average production was sold outside of Canada.

You will be aware that over the last eight years Canadian farmers have suffered the effects of a grain trade war. The use of export subsidies by the United States and Europe has depressed the international price of grain significantly. Despite Canada's inability to finance comparable export assistance schemes, we have not been pushed out of the market. In fact, since the trade war began, Canada has increased the number of markets into which it is selling grain and oilseeds.

The primary reason for this is Canada's excellent international reputation. Canada is well known for a consistent quality product and reliability as a supplier. Farmers, their organizations, and government have worked very hard to establish that reputation and fear that it may now be in jeopardy.

In some cases, Canada is up to five weeks late in meeting its delivery commitments. The financial impact of the resulting contract penalties, demurrage charges and extra storage and interest charges are significant. Ultimately, the costs are borne by producers. If it is all added up, one can safely assume that the costs already incurred as a result of this situation are well into the millions of dollars. Ultimately, farmers bear these costs.

In the long term the Pools and XCAN are very concerned that Canada's reputation for reliability may have been permanently damaged, especially with just-in-time customers who are currently faced with temporary plant closures due to a lack of raw product. Some customers will likely consider diversifying their source of supply to ensure that they have product when they need it. This means lost sales for Canada.

[*Traduction*]

Alberta Wheat Pool, Saskatchewan Wheat Pool et Manitoba Pool Elevators constituent les trois plus grosses coopératives de cultivateurs de l'Ouest du Canada. Ces syndicats du blé représentent à eux trois presque 60 p. 100 de la production de grain des Prairies, répartie dans plus de 800 silos régionaux. En outre, ils possèdent et exploitent les silos terminus des ports d'exportation de Thunder Bay, dans l'Est du Canada, et de Vancouver, sur la côte Ouest. Ils sont aussi copropriétaires des silos de Prince Rupert sur la côte Ouest.

XCAN Grain Pool Ltd. est la filiale qui s'occupe de la commercialisation des exportations. L'entreprise commercialise en moyenne 3,5 millions de tonnes de grains, d'oléagineux et de cultures spéciales chaque année, au nom des syndicats et de leurs membres.

Prairie Pools est la filiale qui s'occupe de la politique nationale. Les trois syndicats se sont regroupés pour former PPI dans le but de défendre les intérêts de leurs membres aux plans national et international.

La survie de notre industrie dépend des exportations. Depuis quatre ans, les agriculteurs canadiens ont produit chaque année, en moyenne, 48 millions de tonnes de grains et d'oléagineux. Quelque 30 millions de tonnes, soit 62 p. 100 de la production moyenne ont été vendus à l'étranger.

Vous savez fort bien que, depuis huit ans, les cultivateurs canadiens ont souffert de la guerre des céréales. Les États-Unis et l'Europe ont instauré des subventions à l'exportation qui ont fait chuter le prix international des grains. Même si le Canada est incapable de subventionner un programme comparable d'aide à l'exportation, on n'a pas réussi à nous évincer du marché. D'ailleurs, depuis le début de la guerre commerciale, le Canada a accru ses débouchés pour les grains et les oléagineux.

On le doit surtout à l'excellente réputation du Canada sur la scène internationale. Le Canada est réputé pour ses produits d'une qualité constante et pour la régularité de ses approvisionnements. Les agriculteurs, leurs organisations et le gouvernement ont travaillé d'arrache-pied pour bâtir leur réputation qu'ils craignent maintenant de perdre.

Il arrive que le Canada accumule jusqu'à cinq semaines de retard dans ses livraisons. Les répercussions financières de ces retards sont considérables: pénalités contractuelles, frais de stationnement et d'entreposage supplémentaire, frais d'intérêts. Au bout du compte, ce sont les producteurs qui assument tous ces coûts. Quand on fait le total, on arrive à des millions de dollars de frais imputables à la situation actuelle. Et ce sont les cultivateurs qui devront payer la note.

À long terme, les syndicats du blé et XCAN craignent que la réputation de fiabilité du Canada ne soit à jamais terni, surtout auprès des clients qui utilisent la méthode de production juste à temps et qui sont donc obligés de fermer temporairement leurs usines faute de matières premières. Certains clients vont vraisemblablement songer à diversifier leurs sources d'approvisionnement afin d'être certains d'avoir la matière première qu'il leur faut au moment opportun. Cela signifie que le Canada vendra moins.

[*Text*]

Over the course of your hearings you will hear from organizations that may be better able than are the pools to provide reasons for the situation in which the industry now finds itself. It must be made clear that while many different factors may have contributed to the current situation, farmers have not. They are, however, suffering the consequences.

For example, the Manitoba Pool estimated it would require close to 1,000 cars per week to meet sales commitments and to maintain elevator space. Until recently, under 400 cars per week were received. Elevators are filling up.

Both Canadian National and Canadian Pacific report that country elevator capacity on their lines is at an average of just over 20%, indicating a system that is quite congested. As a result, some farmers may not be able to deliver the grain to the elevator this spring to obtain the cash needed for inputs at seeding time.

Solutions. Prairie Pools Incorporated and XCAN recognize the efforts now being made by the railways, the addition of more grain hopper cars to the fleet, etc., to increase the flow of grain from the country to export position. It is our hope that this will help to alleviate some of the problem. Unfortunately, the damage may have already been done. We do not believe there is an easy solution in the very short term. We must, however, ensure that this does not happen again in the future.

• 1120

It would be useful to start by assessing this year's problem and the factors that contributed to it. Were the forecasts inaccurate? Was the communication between shippers, the Grain Transportation Agency and the railways adequate? Did each player in the system fulfil its obligations? For example, was the lack of cars in the system the result of a failure to negotiate new and timely car leases? Or was the lack of railcars the result of shippers failing to provide accurate and timely sales information?

Immediate attention must be given to the financial impact of this situation on farmers. It is clear that the problems were not created by farmers, and it follows that they should not be solely responsible for the costs. PPI supports the payment of compensation to offset the effects on farmers.

PPI recognizes the recent efforts of government representatives to complement the activities of the industry around the maintenance of customer confidence, especially in Asian markets. If this situation continues, there will have to be a significant effort on the part of shippers, exporters and government to regain the confidence of disillusioned customers.

In the medium term, consideration should be given to a system of penalties for unnecessarily prolonged car cycle times. For example, the railways have expressed concern about some railcars being used to store product. Shippers agree that this practice must be discouraged and could support the imposition of a penalty. Conversely, there is currently no penalty imposed on the railways when cars that have been promised fail to appear when needed.

[*Translation*]

Dans le cours de vos audiences, vous entendrez des représentants d'organisations qui sont beaucoup mieux placées que les syndicats du blé pour vous expliquer les causes de la situation actuelle. Vous devez savoir que si bien des facteurs différents expliquent la conjoncture actuelle, on ne peut rien reprocher aux agriculteurs. Pourtant, ce sont eux qui en subissent les conséquences.

Par exemple, le Pool du Manitoba a estimé qu'il lui faudrait près de 1 000 wagons par semaine pour respecter les contrats de vente et avoir de la place dans les silos. Jusqu'à tout récemment, il ne recevait que 400 wagons par semaine. Les silos se remplissent.

Tant le Canadien National que le Canadien Pacifique signalent que les silos sur leurs voies ferrées sont remplis en moyenne jusqu'à un peu plus de 20 p. 100, ce qui dénote un système passablement engorgé. Il en résulte que des agriculteurs n'arriverons sans doute pas à livrer leur grain aux silos ce printemps et, donc, n'obtiendront pas l'argent dont ils ont besoin pour payer les intrants nécessaires aux semailles.

Solutions. Prairie Pools Incorporated et XCAN apprécient les efforts que déploient actuellement les chemins de fer pour augmenter le nombre de wagons–trémies et accélérer le transport des grains jusqu'aux points d'exportation. Nous espérons que cela aidera à régler une partie du problème. Malheureusement, le mal est peut–être déjà fait. Nous croyons qu'il n'y a aucune solution facile à très court terme. Nous devons toutefois nous assurer que cela ne se reproduise plus jamais.

Il serait utile de commencer par évaluer le problème de cette année et les facteurs qui y ont contribué. Les prévisions étaient–elles justes? Les communications entre les expéditeurs, l'Office du transport du grain et les chemins de fer? Chaque rouage de la machine a–t–il rempli ses obligations? Par exemple, est–ce que le manque de wagons était dû au fait qu'on n'ait pas négocié à temps de nouveaux contrats de location pour les wagons? Était–ce plutôt dû aux expéditeurs qui n'avaient pas fourni à temps les renseignements concernant leurs ventes?

Il faut s'intéresser tout de suite à l'incidence financière de la situation sur les agriculteurs. Manifestement, ceux–ci ne sont nullement responsables des problèmes actuels, donc, logiquement, ils ne devraient pas avoir à en assumer seuls les coûts. La PPI est favorable au versement d'indemnités compensatoires aux agriculteurs.

Elle apprécie les efforts déployés récemment par les représentants du gouvernement pour épauler l'industrie qui tentait de soutenir la confiance des clients, surtout sur les marchés asiatiques. Si le problème devait perdurer, les expéditeurs, les exportateurs et le gouvernement auraient fort à faire pour regagner la confiance des clients déçus.

À moyen terme, il faudrait songer à imposer des pénalités à ceux qui prolongent inutilement la durée de rotation des wagons. En effet, les chemins de fer croient que certains wagons serviraient à entreposer des produits. Les expéditeurs admettent qu'il faut décourager une telle pratique et ils seraient favorables à l'imposition d'une pénalité. Mais il n'existe aucune sanction pour les chemins de fer qui ne livrent pas les wagons promis.

[*Texte*]

The pools support the imposition of penalties for unnecessary delays by the railways, in conjunction with penalties or storage charges when the cycle time is prolonged by the shipper. The increase in the amount of grain shipped to the United States this year has had an impact on the availability of railcars. In general, the turnround time for cars going into the United States is two to three times longer than for the cars remaining in Canada. It is difficult to understand why there should be such a difference in cycle times between Canadian and U.S. shipments. Perhaps with improved monitoring, the cycle time for cars into the United States could be reduced.

Improvements to the efficiency of the Canadian grain forwarding system would have a positive effect on car cycle times. Prairie Pools has developed a comprehensive set of proposals for improving the efficiency of the system. Our proposals, which include a managed approach to branch–line rationalization, the examination of rate scale issue and alternate service arrangements for farmers, if implemented, would significantly increase the efficiency of the system. As a result, car cycle times could be reduced.

In the longer term, the pools and XCAN are very supportive of the process that has been started by the senior management of Canada's eight largest grain handling companies, the Canadian Wheat Board, the Grain Transportation Agency, and the two railways. This group has initiated an independent, industry–driven and financed study of Canada's grain forwarding practices and procedures. The goal of this study is to make recommendations for the achievement of an efficient and customer–driven grain forwarding system. A customer–driven system is one where buyers of Canadian grain can rely on receiving the product purchased in a timely and cost–effective way.

We ask that the government respect this industry–driven process. If in the end the study recommends government action, government must be prepared to cooperate fully with the industry to ensure that solutions for the industry are made by the industry.

One of the contributing factors to the difficulties in meeting market commitments was a labour dispute on the west coast in March. While the industry can work toward a more efficient and cost–effective system, and while we can improve forecasting and communication, we cannot control the impact of labour disputes on the movement of grain. There are approximately 20 separate agreements governing labour unions and the movement of grain to export position, from loading in the country to the stowing of grain on export ships. This scenario presents complexities that few other industries experience and makes the grain industry extremely vulnerable to labour disputes.

Over the last 10 years the grain shipping system has been shut down 14 times by labour disputes, resulting in over 207 lost days in the grain movement system. The potential for work stoppages during the late spring and early summer, a peak time in grain movement, is quite real. It will be very important that work stoppages are avoided in an agreeable but affordable manner.

[*Traduction*]

Les syndicats du blé sont pour l'imposition de pénalités aux chemins de fer pour les retards inutiles, si des pénalités équivalentes ou des frais d'entreposage sont imposés aux expéditeurs qui prolongent la durée de rotation. L'augmentation des volumes de grains expédiés aux États–Unis cette année a eu un impact sur la disponibilité des wagons. En général, la durée de rotation des wagons à destination des États–Unis est de deux ou trois fois celle des wagons qui restent au Canada. On comprend mal pourquoi il y a un tel écart dans la durée de rotation entre le Canada et les États–Unis. Peut–être qu'un meilleur contrôle permettrait d'écourter la durée de rotation aux États–Unis.

Si l'on améliorait l'efficacité du système d'expédition du grain canadien, cela aurait aussi un effet bénéfique sur la durée de rotation des wagons. La Prairie Pools a produit toute une série de suggestions visant à améliorer l'efficacité et la rentabilité du système. Ces propositions, y compris la gestion de la rationalisation des embranchements, l'étude de la question du barème et des services de remplacement pour les agriculteurs, amélioreraient considérablement l'efficacité du système si elles étaient mise en oeuvre. Cela entraînerait une réduction de la durée de rotation des wagons.

À plus long terme, les syndicats du blé et XCAN sont tout à fait en faveur du processus enclenché par la haute direction des huit plus importantes entreprises de manutention de grain au Canada, la Commission canadienne du blé, l'Office du transport du grain et les deux compagnies de chemins de fer. Ce groupe a pris l'initiative de lancer une étude indépendante, dirigée et financée par l'industrie, sur les règles et pratiques d'expédition du grain au Canada. L'étude devrait aboutir à des recommandations destinées à créer un système d'expédition efficient, axé sur la clientèle. On dit d'un système qu'il est axé sur la clientèle lorsque les acheteurs de grain canadien peuvent compter sur une livraison économique et à temps des denrées achetées.

Nous demandons au gouvernement de respecter cette initiative de l'industrie. Si, au bout du compte, l'étude recommandait certaines mesures gouvernementales, il faudrait que le gouvernement soit disposé à coopérer pleinement avec l'industrie afin que celle–ci élabore elle–même des solutions qui lui conviennent.

Le conflit syndical sur la côte ouest, en mars, a contribué à retarder les livraisons. L'industrie a beau se doter d'un système plus économique et plus efficace, et améliorer les prévisions et les communications, elle ne peut tout de même pas contrôler la répercussion des conflits de travail sur le transport du grain. Environ vingt conventions collectives différentes régissent les syndicats dont les membres travaillent au transport du grain, depuis le chargement dans les campagnes jusqu'à l'arrimage du grain sur les navires dans les ports d'exportation. Voilà qui entraîne des complications auxquelles peu d'industries sont confrontées et qui rend l'industrie du grain particulièrement vulnérable aux conflits syndicaux.

Depuis dix ans, de tels conflits ont provoqué, à 14 reprises, l'immobilisation de tout le système d'expédition du grain, ce qui a fait perdre 207 jours de travail. Les risques d'arrêt de travail à la fin du printemps et au début de l'été, la période de pointe du transport du grain, sont bien réels. Il faudra absolument éviter les débrayages en trouvant une solution convenable et abordable.

[*Text*] [*Translation*]

• 1125

PPI has urged the Minister of Human Resources Development to immediately initiate an inquiry into the competitiveness of Canada's export ports, with a particular focus on the role and cost of labour. We would appreciate your support for this request.

In conclusion, Prairie Pools Incorporated and XCAN Grain Pool Ltd. are very concerned about the impact of the current grain movement problems on prairie farmers. Reduced delivery opportunities as a result of elevator congestion and high penalties on demurrage, which must be paid at export ports, will have a negative impact on farm receipts.

While we recognize that steps have been taken toward relieving this problem in the short term, the real solutions will have to be found in the medium and long term. We must ensure that this situation does not repeat itself in the future and that Canada's reputation as a reliable supplier is re–established.

The Acting Chairman (Mr. Easter): Thank you, Mr. Swanson.

Mr. Marchand: Welcome, Mr. Swanson.

You were here when Mr. Thomson from the Grain Transportation Agency spoke earlier. Obviously you're aware that there are many problems in the grain transportation sector and that these problems have been there for quite a while. The problems have been showing themselves for the past 10 years. You are also aware that this grain transportation system is the backbone of western agriculture and we have to rely on it to be able to increase our exports. The western economy relies on it.

Do you think this is a crisis?

Mr. Swanson: As Mr. Thomson indicated, we were in a crisis situation a few weeks ago. The situation has started to improve because more railcars are coming into the system. Some of the customers the industry and the Canadian Wheat Board have dealt with have been able to negotiate adjustments in shipping time periods. But we did face a serious difficulty during the February–April period.

There have always been problems, and some were more serious than others, but by and large the industry has increased the level of exports out of this country. The record clearly indicates that. Because of a number of serious problems that all came together in this particular year, such as the flood situation in the U.S., the winter weather, labour problems, and the slow sales program in the early fall because the Canadian Wheat Board and our customers did not know what we would have to offer, that program did not get off the ground early in the 1993–94 crop year. So all of these problems came together at one time and it came to a head in mid–winter.

Mr. Marchand: There is a certain logic to arguing that it's circumstantial to some extent. Are we not witnessing, through this accumulation of circumstances and the inefficiency of the system, the fact that there are serious underlying problems that will not disappear? They come from all sides.

La PPI a prié le ministre du Développement des ressources humaines d'entreprendre immédiatement une enquête sur la compétitivité des ports d'exportation du Canada, en général, et sur le rôle et le coût de main–d'oeuvre en particulier. Nous vous serions reconnaissants de nous appuyer dans cette démarche.

En terminant, la Prairie Pools Incorporated et XCAN Grain Pool Ltd. redoutent les effets que les problèmes actuels du transport du grain pourraient avoir sur les agriculteurs des Prairies. Les livraisons manquées à cause de l'engorgement des silos et les frais élevés pour le stationnement dans les ports exerceront une pression à la baisse sur les recettes des agriculteurs.

Nous apprécions les mesures prises pour atténuer le problème à court terme, mais il faudra trouver de vraies solutions à moyen et à long termes. Il ne faut plus jamais qu'une telle situation se reproduise et il est indispensable de refaire au Canada la réputation de fournisseur fiable qu'il avait auparavant.

Le président suppléant (M. Easter): Merci, monsieur Swanson.

M. Marchand: Bienvenue au Comité, monsieur Swanson.

Vous étiez là quand M. Thomson de l'Office du transport du grain a pris la parole tout à l'heure. Vous êtes manifestement au courant des nombreux problèmes de transport du grain et vous n'êtes pas sans savoir qu'ils ne datent pas d'hier. Ce sont les mêmes qui reviennent depuis 10 ans. Vous savez également que le système de transport du grain est la clé de voûte de toute l'agriculture dans l'Ouest, nous devons pouvoir nous appuyer sur lui si nous voulons augmenter nos exportations. L'économie de l'ouest repose là–dessus.

Croyez–vous que nous avons affaire à une crise?

M. Swanson: Comme l'a dit M. Thomson, nous avons vécu une crise il y a quelque semaine. Les choses ont commencé à aller mieux maintenant parce qu'il y a un plus grand nombre de wagons disponibles. Certains des clients avec lesquels l'industrie et la Commission canadienne du blé ont fait affaires ont réussi à négocier des modifications du calendrier de livraison. Nous avons eu de graves problèmes pendant toute la période de février à avril.

En fait, il y a toujours eu des problèmes, et certains étaient plus graves que d'autres, mais, en gros, l'industrie a accru le niveau de ses exportations. Les chiffres le prouvent. À cause d'un certain nombre de problèmes graves qui ont tous coïncidé cette année, notamment les inondations aux États–Unis, le temps qu'il a fait cet hiver, les conflits syndicaux, et les ventes au ralenti au début de l'automne parce que ni la Commission canadienne du blé ni nos clients ne savaient ce que nous aurions à leur offrir, le programme n'a pas démarré assez tôt au début de la campagne agricole de 1993–1994. Donc, tous ces problèmes ont surgi en même temps et la crise a éclaté au milieu de l'hiver.

M. Marchand: C'est assez logique de prétendre que c'est une crise circonstancielle. L'accumulation de certains problèmes circonstanciels et l'inefficacité du système ne démontrent–ils pas qu'il existe de graves problèmes sous–jacents qui ne se régleront pas d'eux–mêmes? Il y a des problèmes un peu partout.

[*Texte*]

The railway companies, the Canadian Wheat Board—everyone is complaining about the lack of coordination. It seems to me that there are underlying problems that must be addressed, that won't be disappearing over the next few months. These problems are even more important because we want to increase our export markets.

• 1130

I'm of the opinion that in fact it is a crisis.

The other question is, do you think that, due to the recurring problems of grain transportation, there should be a body, a commission to look into it and to rationalize it to some extent, to bring down some kind of improvement on the system, an improvement that can be long term and that can help farmers and the export of grain?

Mr. Swanson: Mr. Marchard, first of all, in terms of efficiency, prairie farmers are now putting 40% more grain through 25% fewer elevators than we did 10 years ago. This was done for the purpose of improving efficiency and reducing cost.

On your question whether there should be some kind of body set up to take a look at this, that is exactly what the industry is doing. The senior executives, the GTA, the Canadian Wheat Board, and the railways are in fact going to sit down and work together, not only to look at the intermediate but the five-year and 10-year projections down the road of where they think the industry is going and what system we need to handle the projected volumes of grain. I think the industry is doing exactly that.

The Acting Chairman (Mr. Easter): A last question, or are you done?

Mr. Marchand: Yes, that's fine, thank you. Thank you very much, Mr. Swanson.

Mr. Steckle: Mr. Swanson, you're relatively close to the issue of lost markets as a result of our not being able to deliver on time. Are you able to ascertain how serious this has been? If so, can you give us any numbers of lost contracts? Is there any possibility of our redeeming those markets? Give us some sense of where we stand on that issue.

Mr. Swanson: I can't give you a precise figure of what the dollar implications might be. We won't know that until contracts that are outstanding have been negotiated and until we know what kind of penalties might be imposed on them. In the longer term, can we redeem ourselves in the eyes of our customers? It's going to take a great deal of effort to do that. The Japanese, for example, are suggesting that they might look to Argentina for increased canola supplies. If that should happen, certainly it's a cost to Canadian canola producers.

As to the overall dollar figure, I'm not sure we will ever be able to put an exact figure on it; it is fairly significant, however. Our reputation is probably what has suffered the most, and how do you put a dollar figure on reputation?

Mr. Steckle: Certainly, when decisions are made in terms of leasing and putting in place the hopper cars, the ability to move that crop is certainly based on a number of issues, one of them, of course, being the number of acres seeded. That is certainly one of the criteria, I would assume.

[*Traduction*]

Les sociétés de chemin de fer, la Commission canadienne du blé—tout le monde se plaint du manque de coordination. Il semble y avoir des problèmes sous-jacents qu'il faut régler, car ils ne sont pas susceptibles de disparaître au cours des prochains mois. Ce sont des problèmes d'autant plus importants que nous cherchons à accroître nos exportations.

Je suis convaincu que c'est bel et bien une crise.

J'ai aussi une autre question. Étant donné les problèmes cycliques du transport du grain, croyez-vous qu'il devrait y avoir un organisme ou une commission chargée d'examiner la question et de rationaliser le système dans une certaine mesure afin de l'améliorer à long terme de manière à aider les agriculteurs et à favoriser l'exportation du grain?

M. Swanson: Tout d'abord, monsieur marchand, pour ce qui est de l'efficacité, les agriculteurs des Prairies font maintenant transporter 40 p. 100 plus de grains avec 25 p. 100 de silos en moins qu'il y a 10 ans. Ils y sont parvenus pour accroître l'efficacité et la rentabilité.

Quant à savoir s'il faudrait créer un organisme pour étudier la situation, c'est exactement ce que l'industrie est en train de faire. Les cadres supérieurs, l'OTG, la Commission canadienne du blé et les chemins de fer vont effectivement se réunir afin, non seulement d'examiner le moyen terme, mais aussi d'envisager où en sera l'industrie dans cinq ou 10 ans et de prévoir de quel système elle aura besoin pour transporter les volumes de grains prévus. Voilà donc précisément le genre d'étude que l'industrie est en train de faire.

Le président suppléant (M. Easter): Avez-vous une dernière question?

M. Marchand: Non, merci, j'ai terminé. Merci beaucoup, monsieur Swanson.

M. Steckle: Monsieur Swanson, la question des marchés perdus, faute d'avoir pu livrer la marchandise à temps, vous touche de près. Êtes-vous capable de confirmer la gravité du problème? Le cas échéant, pouvez-vous nous dire combien de contrats ont été perdus? Serait-il possible de récupérer ces débouchés? Donnez-nous une idée un peu plus précise de la situation.

M. Swanson: Je ne suis pas en mesure de vous dire le montant exact que nous avons perdu. Nous le saurons seulement quand tous les contrats à réaliser auront été négociés pour savoir quelles pénalités seront imposées. À plus long terme, pourrons-nous nous racheter aux yeux de nos clients? Cela demandera des efforts incroyables. Les Japonais, par exemple, nous ont dit qu'ils se tourneraient vers l'Argentine pour accroître leurs approvisionnements en canola. S'ils devaient y donner suite, leur projet nuirait certainement aux producteurs canadiens de canola.

Quant au montant précis, je ne sais si nous arriverons jamais à le calculer. Nous savons toutefois qu'il est considérable. C'est sans doute notre réputation qui a le plus souffert et c'est une perte qui est difficile à chiffrer.

M. Steckle: Les décisions entourant la location et la fourniture de wagons-trémies repose sur un certain nombre de considérations, notamment sur le nombre d'acres ensemencés. Je présume que c'est certainement là un des critères.

[*Text*]

How early is that decision made? Has that already been made for this coming year? I guess we didn't get a satisfactory answer on that question, and that's the reason I readdress that question. Who does, ultimately, make that decision? I guess that's the question I have.

Mr. Swanson: It's a combination of the industry putting forward their sales programs as the crop develops. It's too early at this point to start thinking about the sales program for this coming fall; the seed isn't in the ground yet. But certainly early estimated seeding projections would indicate that the canola acreage is going to go up. The production, hopefully, will also go up along with those increased acres. That brings about a unique kind of marketing situation to supply particular markets with canola.

The durum acreage is going to increase. The U.S. is a major market for us. Depending on what happens to their farm program in the coming year, with their new farm bill, and their level of production, the quality of their crop, the quality of our crop—these are all issues that are taken into account in making the projections. I'm not in the operations side of the organization; I represent the other side, but I know that all of the industry feeds in that information through the Canadian Wheat Board, through the GTA, through the railways, in projecting what the estimates might be.

• 1135

In mid–summer 1993, who would have projected that the U.S. corn and wheat crop was going to be as severely damaged as it was? The reduction in U.S. corn production was equal to more than the total Canadian production of grains. That opened up a market for Canadian feed wheat and feed barley, which normally would not have been there. Those kinds of predictions are very difficult to make.

Mr. Steckle: I just have a final question. I believe there is a mechanism in place for penalties to be imposed on railways. Do you know of any time where there was a penalty imposed on them for failure to comply?

Mr. Swanson: Not that I'm aware of.

Mr. Hoeppner: Welcome to the committee meeting this morning, Mr. Swanson. I know you also have some farm blood in your veins, so you know what it's all about.

I have a couple of questions. With respect to storage for the Wheat Board, when does that terminate? When the grain arrives at terminals or when it's loaded out of the elevators?

Mr. Swanson: There are really two different time periods.

We collect storage when it enters the country elevator system. There's also storage when it enters the terminal elevator position before it's forwarded on to the export position.

Mr. Hoeppner: What about the time when it's between the elevators and the terminals?

Mr. Swanson: We don't collect storage when it's rolling.

[*Translation*]

À quel moment au juste la décision est–elle prise? Avez–vous déjà décidé du nombre d'acres que vous ensemencerez l'an prochain? Nous n'avons pas encore obtenu une réponse satisfaisante à cette question; c'est la raison pour laquelle je la pose à nouveau. Qui, en définitive, prend la décision? Voilà ce que je veux vraiment savoir.

M. Swanson: L'industrie présente son programme de vente pendant que la récolte pousse. Il est maintenant trop tôt pour commencer à discuter des ventes pour l'automne prochain; les champs ne sont même pas ensemencés. Mais d'après les premières prévisions de semailles, il semblerait que la superficie consacrée au canola augmente. On espère que la production augmentera proportionnellement à la superficie ensemencée. L'approvisionnement de certains marchés en canola nécessitera une commercialisation tout à fait unique.

La superficie consacrée au blé dur augmentera aussi. Les États–Unis constituent notre principal débouché. Il faudra donc attendre de voir ce qui arrivera là–bas puisque le marché dépendra des effets de leur nouvelle Loi sur l'agriculture, de leur niveau de production, de la qualité de leur récolte, de la qualité de notre récolte; on tient compte de toutes ces considérations quand on prépare nos prévisions. Moi, je ne m'occupe pas du côté opération de l'organisation; je représente l'autre côté, mais je sais que toute l'industrie remet ces renseignements à la Commission canadienne du blé, à l'OTG, au chemin de fer, afin de pouvoir faire les prévisions qui s'imposent.

Qui aurait pu prévoir, au milieu de l'été 1993, que les récoltes de maïs et de blé des États–Unis seraient aussi endommagées qu'elles l'on été? Les États–Unis ont perdu une quantité de maïs supérieure à la totalité de la production canadienne de grain. Cela a créé un tout nouveau débouché pour le blé et l'orge de provende du Canada. C'est pourquoi il est assez difficile de faire des prévisions.

M. Steckle: Une dernière question. Je pense qu'il existe déjà un mécanisme permettant d'imposer des pénalités aux compagnies de chemins de fer. Savez–vous s'il est déjà arrivé qu'on leur en impose une pour défaut d'exécution?

M. Swanson: Pas à ma connaissance.

M. Hoeppner: Monsieur Swanson, je vous souhaite la bienvenue au Comité ce matin. Je sais que vous avez aussi l'agriculture dans les veines, et vous savez donc de quoi vous parlez.

J'ai deux ou trois questions à vous poser. Quand doit se terminer l'entreposage pour la Commission canadienne du blé? Quand le grain arrive au terminus ou quand il est retiré des silos?

M. Swanson: Ce sont en fait deux périodes différentes.

Nous prélevons des frais d'entreposage quand le blé est placé dans les silos régionaux. Il y en a d'autres quand il arrive aux silos terminus avant d'être expédié vers le point d'exportation.

M. Hoeppner: Et qu'arrive–t–il entre les silos régionaux et le terminus?

M. Swanson: Nous ne percevons pas de droits d'entreposage pendant que le grain est transporté d'un endroit à l'autre en train.

[*Texte*]

Mr. Hoeppner: So there's no benefit for you as far as storage is concerned?

Mr. Swanson: No.

Mr. Hoeppner: That was one of my questions.

As you can see, if you look at the 207 days lost in the transportation system due to labour strife, that's 20.7 days per year. That is a tremendous loss in the potential to move grain. Would you agree with that?

Mr. Swanson: It's quite significant, yes.

Mr. Hoeppner: That is a real concern to me.

I was also going to comment on the process selected by eight grain companies to study this problem. As you know, I've been a little critical of some of our farm organizations.

Do you agree with me that this study will again be paid for by the farmers?

Mr. Swanson: Yes.

Mr. Hoeppner: How many farmers have you asked about this study?

Mr. Swanson: I think the feeling of farmers in general would be that there is a problem and we have to look for solutions to it. The cost to an individual farmer will be relatively small. Don't ask me for a dollar figure because I don't have one.

It's certainly spread over the entire industry. Any cost that a grain company develops is ultimately passed back through tariffs in some form or another, but I'm sure the cost per individual or cost per tonne will be very small. I think that farmers in general would agree that if the industry can come up with some workable solutions for the intermediate and longer term, there will not be any objections to this kind of cost.

Ms Townsend: I'd just like to add a little to that, Mr. Hoeppner.

Farmers generally agree that if they're paying for something, that something is accountable to them. They can hold their companies accountable since most of these companies—or the pools anyway—are cooperatives. They are 100% accountable to the farmers. If they don't come up with the solutions that the farmers think they should come up with, they'll hear about it.

Mr. Hoeppner: I know you've done a fairly good job, but you also must admit that some farmers are becoming a little upset with the way the pool has been operating over the years. You are receiving some hostile comments. I'm sure of that because I'm seeing them too.

I think it's important that you take a little more to heart some ideas farmers have, because they could be put to advantage. I heard Mr. Thomson's comment today that he would report to his minister but it's none of our business. I resent that type of comment because it is my business. It's my livelihood.

In 1962 I could make a buck on the farm. After 30 years of all these organizations I'm at the verge of bankruptcy. So say a lot of my farmers. I think something has to be done here. I become very hostile when I hear comments like that.

[*Traduction*]

M. Hoeppner: Vous ne tirez donc aucun droit d'entreposage?

M. Swanson: Non.

M. Hoeppner: C'était l'une de mes questions.

Étant donné les 207 journées perdues pour le système de transport à cause de conflit de travail, cela donne 20,7 jours par année. C'est considérable à l'échelle du transport du grain, vous ne croyez pas?

M. Swanson: C'est énorme, en effet.

M. Hoeppner: Je trouve cela vraiment inquiétant.

Je tiens aussi à dire quelques mots au sujet du processus choisi par les huit sociétés de grain pour étudier le problème. Vous savez que j'ai un peu critiqué certains de nos organismes agricoles.

Êtes–vous d'accord avec moi pour dire que cette étude sera encore une fois payée par les agriculteurs eux–mêmes?

M. Swanson: Oui.

M. Hoeppner: Combien d'agriculteurs avez–vous consultés avant d'entreprendre cette étude?

M. Swanson: Dans l'ensemble, les agriculteurs estiment qu'il y a un problème et qu'il faut trouver des solutions. L'étude coûtera relativement peu par agriculteur. Et ne me demandez pas combien au juste, car je suis incapable de vous le dire.

Les coûts de cette étude sont répartis sur l'ensemble de l'industrie. Ce qu'il en coûtera à une entreprise en particulier se répercutera sur les tarifs d'une façon ou d'une autre, mais je suis convaincu que le coût par personne ou par tonne sera infime. Si l'industrie peut trouver des solutions réalisables à moyen et à long terme, je pense qu'aucun agriculteur ne s'y opposera pour une question d'argent.

Mme Townsend: Je voudrais ajouter quelque chose, monsieur Hoeppner.

En général, quand les agriculteurs paient pour quelque chose, ils exigent des comptes. Comme la plupart de ces entreprises—du moins pour ce qui est des syndicats—sont des coopératives, ils peuvent leur demander des comptes. Si elles ne trouvent pas de solution qui convienne aux cultivateurs, elles vont en entendre parler.

M. Hoeppner: C'est vrai que vous avez fait un assez bon travail, mais vous devez admettre que certains agriculteurs commencent à être mécontents de la manière dont le syndicat fonctionne depuis quelques années. Certains font des critiques assez véhémentes. Je le sais parce que je les entends moi aussi.

Je pense que vous devriez accorder un peu plus d'attention à certaines suggestions des agriculteurs, car elles sont intéressantes. Tout à l'heure, M. Thomson a dit qu'il ferait rapport à son ministre et que ce n'était pas de nos affaires. Je n'apprécie pas de telles remarques parce que je trouve que cela me regarde. Après tout, c'est mon gagne–pain.

En 1962, mon exploitation agricole arrivait à faire des profits. Après 30 années de régie syndicale, je suis au bord de la faillite. C'est aussi ce que me disent nombre des agriculteurs que je représente. Il faut faire quelque chose. Je deviens vraiment agressif quand j'entends de tels commentaires.

[*Text*]

The other thing I want to say is that grain companies and the government were aware that we had a problem in September with the tombstone issue. I was one of the first farmers who convinced my sons not to burn their grain or to put it in piles at the end. I said this is a comment by government and industry, and I don't give much credence to that.

So I was one of the first farmers to go across the line and look at what could be done with the tombstone issue. We had a tremendous market for that grain over there, as you became aware of later on. I think the pool was aware of some of the potential too but did not exercise that market soon enough. They could have had better scrutiny of what was going on and taken advantage of that. Also, a lot of mixing could have been done. The problem wasn't nearly as hard.

There is another question that I want to bring up to you. We had a presentation by the PSAC people weighing grain at the terminal in Thunder Bay. It amazed me that almost 10% of the cars are loaded incorrectly by weight or by grade, and this is happening at the elevator system. How is this possible?

Mr. Swanson: First of all, in terms of Manitoba Pool's policy development, I can assure you that comes from the grass roots. That's where our policy originates, and that's the directive that we follow.

On the question of marketing tombstone wheat, I admit that we were slow off the market. I can't disagree with that comment. In terms of the PSAC statement that 10% of the cars are incorrectly loaded, I find that figure extremely high. We know what our penalties are. If we don't load the correct variety or grade of grain or moisture content—

Mr. Hoeppner: We asked PSAC why fines aren't set against this type of misloading and he said there were no fines.

Mr. Swanson: I'd have to take issue with that statement from PSAC. Penalties are imposed if a grain company loads the wrong kind, grade, moisture content, even protein content of grain. The penalty can be as high as four cars to one. In other words, if you load one wrong car you take a four–car penalty.

Mr. Hoeppner: Financially there's no deterrent, though.

Mr. Swanson: The fact that you've lost a car when you are moving grain is a financial penalty.

Mr. Hoeppner: Who sets that penalty?

Mr. Swanson: If it's board grains, it would be the Canadian Wheat Board on the unload. It would be the Grain Commission on the final grades, if that's the reason.

The Acting Chairman (Mr. Easter): Thank you, Mr. Swanson. I'd like clarification on one aspect of Mr. Hoeppner's question, and that's the committee that industry is developing.

[*Translation*]

Je voulais aussi dire que les compagnies de grain et le gouvernement savaient que nous avions un problème avec le blé momifié en septembre dernier. J'ai été l'un des premiers agriculteurs à convaincre mes fils de ne pas brûler le grain, d'en faire plutôt des tas. J'ai estimé que c'était un commentaire du gouvernement et de l'industrie et qu'il ne fallait pas y prêter foi.

• 1140

J'ai donc été l'un des premiers agriculteurs à traverser la frontière pour savoir ce qu'on pouvait faire de ces grains momifiés. Là–bas, il y a un marché incroyable, comme vous vous en êtes rendus compte un peu plus tard. Je pense que le syndicat se doutait que ces grains représentaient un certain potentiel, mais il n'a pas exploité ce marché assez rapidement. Il aurait dû surveiller un peu mieux ce qui se faisait et profiter de la situation. On aurait aussi pu faire beaucoup de mélanges. Le problème n'était pas aussi grave.

Je voulais aborder une autre question encore avec vous. Des membres de l'Alliance de la fonction publique qui s'occupent de peser le grain au terminus de Thunder Bay nous ont présenté un exposé. J'ai été fort étonné d'apprendre que près de 10 p. 100 des wagons sont mal chargés, qu'il y a des erreurs de poids et de qualité. Il semble que les erreurs se produisent au silo. Comment est–ce possible?

M. Swanson: Tout d'abord, pour ce qui est des politiques adoptées par le syndicat du blé du Manitoba, je peux vous assurer qu'elles viennent de la base. Toutes nos politiques sont suggérées par la base et nous suivons ses directives.

Quant à la commercialisation du blé momifié, j'avoue que nous avons mis du temps à nous y mettre. Je ne peux pas vous contredire. Quant aux affirmations des membres de l'Alliance voulant que 10 p. 100 des wagons soient mal chargés, je trouve cette proportion extrêmement élevée. Nous savons à quelle sanction nous nous exposons. Si nous ne chargeons pas la bonne variété ou la bonne qualité de grain, ou à la bonne teneur en humidité. . .

M. Hoeppner: Nous avons demandé à l'Alliance pourquoi on n'imposait pas d'amendes quand les wagons étaient ainsi mal chargés, et on nous a répondu qu'il n'y avait pas d'amende.

M. Swanson: Je dois contredire le représentant de l'Alliance. Lorsqu'une entreprise charge un grain qui est de la mauvaise sorte, qui n'est pas de bonne qualité, ou dont la teneur en humidité ou même en protéine n'est pas bonne, on lui impose des pénalités. Cela peut aller jusqu'à quatre wagons par wagon mal chargé.

M. Hoeppner: Il n'y a toutefois aucune sanction monétaire.

M. Swanson: Quand on perd un wagon, on subit un préjudice financier.

M. Hoeppner: Qui fixe la sanction?

M. Swanson: Si ce sont des grains de la Commission, c'est la Commission canadienne du blé, d'après les wagons non déchargés. Si c'est une question de qualité, ce serait la Commission des grains.

Le président suppléant (M. Easter): Merci, monsieur Swanson. Je voudrais avoir des précisions au sujet d'une dimension de la question de M. Hoeppner, à propos du comité que l'industrie a mis sur pied.

[*Texte*]

I agree with Mr. Hoeppner. I too am getting a lot of complaints from farmers. A lot of farmers believe the pools have taken on a corporate mentality. They are seen as industry rather than representing the policy initiatives of the farmers. Right or wrong, that's the feeling out there.

As part of that committee, why you do not have the Canadian Wheat Board advisory committee on, which is the legally elected representative of producers in the Wheat Board area? Why are they not included in that group?

Mr. Swanson: The eight companies include all grain companies, and three of those eight are made up of pools. In terms of the Canadian Wheat Board advisory committee, this is operating policy that's being looked at. The advisory committee are advisers to the Canadian Wheat Board.

The Acting Chairman (Mr. Easter): I raise the question because I can see some problems down the road for us in the policy field. You mention in here that we seriously consider that solutions for the industry are made by the industry, but I can assure you that when you come up with your solutions, many of the primary producers out there will say their interests were not considered enough in terms of these recommendations, which will give us a political problem.

I am just flagging it.

Mr. Collins: This morning there was an observation that the left hand didn't seem to know what the right hand was doing. I'm not suggesting where the problems are occurring, but the end result is that there seems to be an inefficiency in the system.

Could you suggest some corrective measures to us?

• 1145

Mr. Swanson: Yes, Mr. Collins. Part of the difficulty that I think we're running into is the directional flow of the grain in this particular year, which is very unusual.

Some of the cars are not administered by the GTA. In other words, in terms of transportation some commodities are handled through direct dealings with the railways. I think that removes some of the information flow that would be there to facilitate a good solid information base. I think that's one area that perhaps could have been improved upon or can be improved upon.

Certainly the area we talked about in terms of efficiencies, that the Prairie Pools have advanced, is an area that would help to alleviate some of the problems in the future if those recommendations were acted upon.

We also had the situation, as I've indicated in our brief, of past labour problems and potential labour problems in the future. We have requested that the Minister of Human Resources, Mr. Axworthy, set up a committee — and to act fairly quickly — on trying to alleviate some of the problems that can come to the bargaining table, which should be cleared away through that process rather than through across–the–table bargaining.

[*Traduction*]

Je suis d'accord avec M. Hoeppner. Moi aussi, je reçois énormément de plaintes de la part d'agriculteurs. Ils sont nombreux à trouver que les syndicats du blé agissent maintenant comme les grandes entreprises. Ils les perçoivent comme une industrie et non plus comme un organisme suivant leurs initiatives. Ce sentiment n'est peut–être pas fondé, mais il existe.

Pourquoi n'y a–t–il pas de représentant du comité consultatif de la Commission canadienne du blé puisque ce sont les représentants légalement élus des producteurs dans la région régie par la Commission? Pourquoi n'y en a–t–il pas dans votre comité?

M. Swanson: Les huit compagnies comprennent toutes les entreprises céréalières, dont trois sont des syndicats. Quant au comité consultatif de la Commission canadienne du blé, c'est une politique de fonctionnement que nous sommes en train d'envisager. Ce comité est chargé de conseiller la Commission.

Le président suppléant (M. Easter): Si je pose la question, c'est parce que j'entrevois bien des problèmes dans le domaine des politiques. Vous nous demandez de réfléchir sérieusement à des solutions qui conviendront à l'industrie et qui seront conçues par elle, mais je suis certain que vos solutions ne feront pas l'affaire de tous les producteurs et que nombre d'entre eux soutiendront qu'on a pas tenu compte de leurs intérêts. Nous aurons donc un problème politique.

Je voulais seulement le signaler en passant.

M. Collins: Ce matin, quelqu'un a dit que la main gauche ignorait ce que faisait la main droite. Sans vouloir blâmer personne en particulier, il en résulte tout de même un système inefficace.

Pourriez–vous nous suggérer quelques mesures correctrices?

M. Swanson: Oui, monsieur Collins. Une partie du problème, cette année, tient à la direction tout à fait inhabituelle du transport du grain.

Certains wagons ne sont pas administrés par l'OTG. Autrement dit, le transport de certaines denrées est directement négocié avec les compagnies de chemins de fer. Cela signifie que nous n'avons pas tous les renseignements dont nous aurions besoin pour être parfaitement au courant de ce qui se passe. Je pense que c'est un secteur à améliorer.

Prairie Pools a avancé certaines recommandations qui permettraient d'améliorer l'efficacité à plusieurs niveaux et, donc, de régler certains des problèmes.

Comme je l'ai dit dans notre mémoire, il y aussi eu le problème des conflits syndicaux qui risquent de se reproduire. Nous avons demandé au ministre des Ressources humaines, M. Axworthy, de former un comité qui serait chargé de régler très rapidement certains des problèmes susceptibles de surgir à la table de négociations. Ainsi, certains différends seraient réglés autrement que par la négociation conventionnelle.

[*Text*]

Mr. Collins: Mr. Thomson was very specific. He identified three problems, and one of them was that in the western port we're now in a five–day arrangement in a seven–day business cycle. He keyed in on that fact. I think he identified fourteen work stoppages that weren't handled through legislation. Eight or nine—but I think it was nine—were handled by legislation. I think that sends us a pretty clear. . .

I'm wondering if that's the mechanism we have to go to to resolve those kinds of issues. Do you have some thoughts on how we can overcome that?

Let me just tie in another one. Some of your members have passed on to us information that the movement of grains into the United States through trucking are going non–permit. No one is checking. Has that been brought to your attention, and if so how do we overcome that?

Mr. Swanson: I have heard the same rumours that you have. I cannot substantiate them.

Mr. Collins: In light of the other, would you suggest that as we go through the whole legislation process to improve west ports, that demurrage charges be passed back to those who are making the hold–up in the system and not the farmers, who really have no control over that? It's basically unions and others.

Mr. Swanson: Yes. We have taken the position that demurrage charges should be built in, but there also should be penalties on the other side as well. There have to be awards and sanctions, as they're referred to, and we certainly support a policy of developing that kind of system.

Going back to your point on the west coast and the seven–day operation, during the strike of a couple of years ago the operating companies on the west coast asked for a seven–day continuous operation, which would in fact allow for the addition of at least 100 additional employees, and probably considerably more if we went to continuous operation and got away from the the overtime costs that are now associated with that port, which are very substantial. It would also alleviate the problem when operators call in staff to unload cars; they would know that the staff was going to be there to carry out the activities, which has not been the case over the last few months.

Mr. Collins: My question has two parts to it. You've made an observation, and I see you refer to Mr. Shima, President of Japan Oilseed Processors Association. My understanding is that about 98% of the canola that is going into the Japanese market is coming out of Canada. In light of his concerns about our shipping arrangements into that market, how do you see us moving to take corrective surgery to ensure that those foreign markets are going to receive product on time?

Mr. Swanson: Certainly there has to be good communication with those Japanese processors, who, as you've indicated, are very important customers.

[*Translation*]

M. Collins: M. Thomson a été très précis. Il a nommé trois problèmes, notamment celui du calendrier du port de l'Ouest où la semaine de travail est de cinq jours alors que le cycle commercial est de sept jours. Il a vraiment insisté là–dessus. Il a aussi parlé de quatre débrayages qui n'ont pas été réglés par l'adoption d'une loi. Huit ou neuf autres—neuf, si je ne m'abuse—ont été réglés par la voie législative. C'est un message assez clair. . .

Je me demande si ce serait la solution aux problèmes dans ce domaine. Avez–vous des suggestions qui nous permettraient de surmonter ces difficultés?

J'ajouterais à cela une autre question. Certains de vos membres nous ont fait savoir que le transport des grains en camions vers les États–Unis se fait sans permis. Il n'y aurait aucun contrôle. Vous a–t–on parlé de ce problème et, dans l'affirmative, comment pourrions–nous le régler?

M. Swanson: J'ai entendu les mêmes rumeurs que vous. Malheureusement, je ne peux rien prouver.

M. Collins: S'il faut adopter une loi pour améliorer la situation dans les ports de l'Ouest, croyez–vous qu'il faudrait faire payer à ceux qui sont responsables des bouchons dans le système les frais de stationnement qui sont exigés des agriculteurs, puisque ceux–ci n'y peuvent rien? En fait, les responsables, ce sont les syndicats et les autres.

M. Swanson: Oui. Selon nous, les frais de stationnement devraient être compris et il faudrait imposer des sanctions à l'autre partie. Nous sommes tout à fait pour l'adoption d'un système de récompenses et de sanctions.

Pour en revenir à ce que vous avez dit au sujet de la côte Ouest et de la semaine de sept jours, pendant la grève d'il y a deux ou trois ans, les sociétés de la côte Ouest ont demandé la semaine de travail de sept jours sans interruptions, ce qui aurait permis d'ajouter au moins 100 employés, et peut–être même beaucoup plus si le port fonctionnait sans arrêt et si on laissait tomber les heures supplémentaires qui coûtent actuellement une fortune. On réglerait du même coup le problème des employés que les opérateurs sont obligés de faire venir pour décharger les wagons car, de cette façon, il y aurait toujours du personnel sur place pour faire le travail, ce qui n'est certainement pas le cas depuis quelques mois.

M. Collins: J'ai une double question à vous poser. Vous avez fait une remarque et je vois ici que vous mentionnez M. Shima, le président de l'Association des transformateurs d'oléagineux du Japon. Il semble que 98 p. 100 du canola acheté au Japon provienne du Canada. Étant donné qu'il s'inquiète de notre capacité de livrer la marchandise à temps au japon, que faudrait–il faire pour garantir que les livraisons à ces marchés étrangers se fassent à temps?

M. Swanson: Il faut certes être très francs avec ces transformateurs japonais qui, comme vous l'avez dit, sont des clients très importants.

[*Texte*] [*Traduction*]

• 1150

I think the industry group has been struck; it's setting its terms of reference and will be coming up with recommendations. If they can come up with the right kinds of recommendations and if those can be put into practice, it certainly will go a long way towards alleviating some of the concerns being expressed by some of our very important customers.

Mr. Benoit: Good morning, Mr. Swanson.

First of all, I'm really encouraged by this committee that's has been set up—the committee made up of representatives from grain companies, the GTA, the Wheat Board and so on. I'm really encouraged about it and I think it's the kind of group that should determine what the problems are in the system.

My question to you is, do you believe there is any real chance at all that this group will decide on what legislation and what regulation has to be changed?

Mr. Swanson: I guess I can never give 100% assurance that will happen, but I think there is a very, very firm commitment. We have a problem; there are difficulties. We have to work towards resolving those. We're not only looking at short–term solutions but at solutions that will help to alleviate the situation next year and five years down the road.

Mr. Benoit: So is your committee going to look at the legislation in place—the overlap and that type of thing—and make recommendations based on that? Is there any area you're not willing to talk about in this committee?

Mr. Swanson: I'm not aware of any area that is not going to be looked at, but it is not being set up specifically to just look at legislation or change in legislation. It's going to look at practices of the operators from the country elevator system right through to the port position and putting the grain on the boat.

Mr. Benoit: Do you think there's a need for some change in regulation and legislation?

Mr. Swanson: I don't think I can prejudge what the committee's recommendation or the study group's recommendation might be. If they come forward with those kinds of recommendations then I would hope government would in fact be in a position to act on them.

Mr. Benoit: If this committee does recommend change in legislation, do you believe the Liberal government will act on the recommendations from the committee and change the legislation? I can guarantee you if the Liberals won't, the Reform government will three years down the road. I'm jumping the gun a bit here.

An hon. member: Dream on.

Mr. Benoit: Do you believe this Liberal government will act on the changes you recommend?

The Acting Chairman (Mr. Easter): This is your last question.

Je pense que le groupe industriel a été formé; il est en train de définir son mandat et il va formuler des recommandations. S'il parvient à présenter des recommandations adéquates que l'on peut mettre en oeuvre, cet exercice contribuera certainement beaucoup à atténuer certaines des préoccupations exprimées par quelques–uns de nos clients les plus importants.

M. Benoit: Bonjour monsieur Swanson.

Tout d'abord, je dois vous dire que je suis vraiment encouragé par ce comité qui a été mis sur pied et qui est notamment composé de représentants des compagnies céréalières, de l'Office du transport du grain (OTG) et de la Commission canadienne du blé. Je suis vraiment emballé par ce comité et je suis d'avis que c'est le genre de groupe qui parviendra à cerner les problèmes présents dans le système.

Ma question est la suivante: pensez–vous que ce groupe a vraiment des chances de décider quelles lois et quels règlements il faudra changer?

M. Swanson: Je ne suis pas en mesure de vous le garantir à 100 p. 100, mais je pense qu'il y a là un engagement des plus sérieux. Nous éprouvons un problème; il y a des difficultés. Nous devons nous efforcer de les résoudre. Nous ne recherchons pas uniquement des solutions à court terme, mais plutôt des solutions qui permettront de calmer la situation l'an prochain et au cours des cinq prochaines années.

M. Benoit: Votre comité va–t–il donc se pencher sur la législation en vigueur—la question du chevauchement et ce genre de choses—et formuler des recommandations en conséquence? Y a–t–il des questions que vous n'êtes pas disposés à aborder au sein de ce comité?

M. Swanson: Je n'ai pas connaissance d'une question qui ne sera pas abordée, mais le comité n'a pas été spécifiquement mis sur pied pour examiner la législation ou envisager des modifications législatives. Il examinera les pratiques des exploitants, depuis le système des silos ruraux jusqu'à la position des ports et au chargement des céréales sur les bateaux.

M. Benoit: Pensez–vous que des modifications réglementaires et législatives s'imposent?

M. Swanson: Je ne peux préjuger de la recommandation du comité ou du groupe d'étude. Si les gens formulent ce genre de recommandations, alors j'espère que le gouvernement sera en mesure d'agir.

M. Benoit: Si ce comité recommande des modifications législatives, pensez–vous que le gouvernement libéral mettra en oeuvre ses recommandations et modifiera la législation? Je peux vous garantir que si les Libéraux ne le font pas, le Parti réformiste le fera dans trois ans. Je m'avance peut–être un peu dans le cas présent.

Une voix: Continuez de rêver.

M. Benoit: Pensez–vous que le gouvernement libéral prendra des mesures à propos des changements que vous recommandez?

Le président suppléant (M. Easter): C'est votre dernière question.

[*Text*]

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): This is the committee on transport. We've always maintained the position that we were trying to solve the problem in a way that may be political but we've tried to keep politics out of this committee. I resent that statement by Mr. Benoit.

An hon. member: So do I.

Mr. Benoit: Of course I never heard any of that from the other side.

Mr. Comuzzi: You don't solve anything by saying what you just said. Mr. Benoit, you don't solve anything with that kind of attitude.

The Acting Chairman (Mr. Easter): Can we have order here, please?

Mr. Swanson, do you want to answer the question?

I agree with Mr. Comuzzi's point, Mr. Benoit.

Mr. Swanson: If the task force comes forward with recommendations that will improve the overall efficiency and the efficiency back to the farm gate for the producer, I would hope whatever government is in power would act upon the recommendations.

Mr. Harris: Mr. Swanson, welcome. I just have a couple of short questions. Your organization is the marketing arm; you're responsible for the sales of grain and producer products to the markets, both domestic and export?

Mr. Swanson: That is the responsibility of XCAN Grain Pool Limited on behalf of the three pools. They market mainly non–board grains, but they are also accredited agents of the Canadian Wheat Board.

Mr. Harris: I want to ask you a couple of specific questions. First, coming from B.C. I'm well aware of the labour problems we have in that province, in particular with the longshoremen. Do you feel grain handling should be legislated as an essential service?

• 1155

Mr. Swanson: I can't speak for all of the organizations, but certainly the management of Manitoba Pool believe the collective bargaining system does have a place. I think it would be extremely difficult, when you are dealing with at least 20 different labour organizations in the movement of grain to declare them an essential service and make that work. There has to be a spirit of cooperation and willingness to do the job, and I think the collective bargaining system, with some improvements in that system, can be made to work and do the job for us.

Mr. Harris: That's all very nice, but the fact is that we are in a crisis situation that has been complicated by the problems we have had with the handling of grain, particularly in the west. We talked about seven–day operation and we talked about overtime costs, and there is no doubt that there is an increased cost to this.

[*Translation*]

M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): C'est le comité sur les transports. Nous avons toujours maintenu que nous essayons de résoudre le problème d'une façon qui peut s'avérer politique, mais nous nous sommes toujours efforcés de laisser la politique en dehors de ce comité. Je m'indigne contre cette déclaration de M. Benoit.

Une voix: Moi aussi.

M. Benoit: Évidemment, je n'ai jamais entendu cela venant de l'autre côté.

M. Comuzzi: Vous ne résolvez rien avec ce genre de propos. Monsieur Benoit, vous ne résolvez rien en adoptant ce genre d'attitude.

Le président suppléant (M. Easter): À l'ordre s'il vous plaît!

Monsieur Swanson, voulez–vous répondre à la question?

Monsieur Benoit, j'appuie le point de vue de M. Comuzzi.

M. Swanson: Si le groupe de travail propose des recommandations qui amélioreront l'efficience globale et l'efficacité jusqu'à la ferme pour le producteur, j'ose espérer que le gouvernement au pouvoir prendra des mesures relatives aux recommandations.

M. Harris: Bienvenue parmi nous, monsieur Swanson. Je vais vous poser quelques brèves questions. Votre organisme représente le secteur de la commercialisation; vous êtes chargés des centres de céréales et des produits céréaliers sur les marché tant au Canada qu'à l'exportation?

M. Swanson: C'est la responsabilité de XCAN Grain Pool Limited, pour le compte des trois syndicats. Ce groupe commercialise principalement des céréales produites hors–Commission, mais il est également agent accrédité de la Commission canadienne du blé.

M. Harris: Je vais vous poser quelques questions précises. Tout d'abord comme je suis originaire de la Colombie–Britannique, je suis parfaitement conscient des problèmes de main–d'oeuvre que nous avons dans cette province, surtout dans le cas des dockers. Pensez–vous que la manutention des grains devrait faire l'objet d'une loi à titre de service essentiel?

M. Swanson: Je ne peux pas parler au nom de tous les organismes, mais il est certain que la direction du Syndicat du blé du Manitoba estime que le régime de la négociation collective a sa place. Il serait, à mon avis, extrêmement difficile, lorsqu'on traite avec pas moins de 20 organisations syndicales différentes dans le milieux des céréales, de déclarer qu'il s'agit d'un service essentiel et de faire en sorte que cela fonctionne. Il faut qu'il y ait un esprit de collaboration et une volonté d'accomplir le travail, et je suis d'avis que le régime de la négociation collective, moyennant quelques améliorations, pourrait porter fruit et faire l'affaire.

M. Harris: Tout cela est bien beau, mais nous sommes dans une situation de crise qui a été exacerbée par les problèmes que nous avons rencontrés avec la manutention des céréales, en particulier dans l'Ouest. Nous avons parlé de travailler sept jours sur sept et nous avons aussi parlé du coût des heures supplémentaires, et il ne fait aucun doute que tout cela entraînera un coût supplémentaire.

[*Texte*]

However, in my business experience, when you had to put on extra staff and make contingency expenditures, you automatically assumed that your extra expenditures would be offset by increased sales. We are now in a situation where we are losing grain sales. Don't you think we would have been better off taking the bull by the horns and going for the increased cost of delivery, which would be offset by the profit in increased sales?

Mr. Swanson: Certainly there is always a point where the cost–benefit ratio has to be taken into consideration, but I think there also comes a point where you have to draw a line and say enough is enough, there has to be a better way.

In making a particular service an essential service and dealing with a commodity that can be turned into human food, there is always the risk, if you have an unhappy group handling this product, that it can be contaminated, and the last thing we want is an unhappy customer.

Mr. Harris: Of course, but there is also a principle in the sales business that a lost sale can never be recovered. If we have elements — and I am not talking about labour, specifically — that are losing us sales or hurting our reputation to deliver our product, don't you think those elements should be addressed in absolute terms to get them solved? Drastic problems require drastic measures to solve them, in most cases.

Mr. Swanson: I am not sure what drastic solution you might be referring to. If it is declaring them an essential service, I am not convinced, nor is our management, that this in the long term would solve the problem.

As I indicated earlier, there are areas where we can deal with this situation. For example, the Minister of Human Resources Development has appointed an individual to work with the railways and their union in the current negotiating, before it actually comes to a strike position. Some of that discussion and third–party assistance is provided before the crisis develops. If we can find ways of doing that, perhaps it is a win–win for all sides concerned.

Mr. Harris: It has been suggested that because of the lack of realistic rental, storage or demurrage charges on railcars, that railcars are being used for storage rather than transportation. Is this something that your organization would do?

• 1200

Mr. Swanson: It happens. The volumes of grain that are in fact sitting on rail looking to be unloaded or looking for a market are relatively small. However, in times of a shortage of rolling stock, any car tied up in that manner is a cost to the total system.

Certainly we support arriving at some fair kind of penalty that would alleviate that kind of situation in the future.

The Acting Chairman (Mr. Easter): Thank you, Mr. Swanson.

[*Traduction*]

Cependant, d'après mon expérience professionnelle, lorsqu'il faut engager du personnel supplémentaire et faire des dépenses imprévues, on suppose automatiquement que ces dépenses supplémentaires seront compensées par une augmentation des ventes. Nous nous retrouvons actuellement dans une situation où nos ventes de céréales diminuent. Ne pensez–vous pas que nous aurions mieux fait de prendre le taureau par les cornes et d'augmenter les frais de livraison, qui seraient compensés par les bénéfices provenant de l'accroissement des ventes?

M. Swanson: Il est certain qu'il existe toujours un seuil où il faut tenir compte du rapport coût–bénéfices mais on arrive également à un point où il faut savoir tracer une ligne et dire que cela suffit, qu'il doit y avoir un meilleur moyen.

Quand on fait d'un service particulier un service essentiel et que l'on traite avec un produit que l'on peut transformer en aliment pour l'Homme on court toujours le risque, en présence d'un groupe mécontent qui manutentionne ce produit, de le voir contaminé, et la dernière que nous souhaitons c'est d'avoir des clients mécontents.

M. Harris: C'est évident, mais il existe également un principe dans le secteur des ventes, à savoir qu'une vente perdue ne se rattrape jamais. Si nous sommes en présence d'éléments — et je ne parle pas en particulier de la main d'oeuvre — qui nous font perdre des ventes ou qui nuisent à notre réputation en vue de livrer notre produit, ne pensez–vous pas qu'il faudrait s'occuper de ces éléments en termes absolus afin de les résoudre? Des problèmes graves exigent des mesures draconiennes pour les résoudre, dans la plupart des cas.

M. Swanson: Je ne comprends pas bien à quelle solution draconienne vous faites allusion. S'il s'agit d'en faire un service essentiel, je ne suis pas convaincu, pas plus que nos dirigeants, que cette mesure résoudra les problèmes à long terme.

Comme je l'ai déjà mentionné, il existe des secteurs dans lesquels nous pouvons régler ce problème. Par exemple, le ministre du Développement des ressources humaines a nommé une personne chargée de collaborer avec les sociétés ferroviaires et leur syndicat pendant la négociation en cours, avant que l'on en arrive à une position de grève. Certaines de ces discussions se déroulent avec l'aide d'une tierce partie avant l'explosion de la crise. Si nous pouvons trouver des moyens d'y parvenir, ce sera peut–être une victoire assurée pour toutes les parties concernées.

M. Harris: J'ai cru comprendre qu'en raison du manque de frais réalistes de location, d'entreposage ou de surestarie sur les wagons, ces derniers sont plutôt utilisés à des fins d'entreposage que de transport. S'agit–il d'une mesure que votre organisme pratiquerait?

M. Swanson: Cela arrive, mais les quantités de céréales qui attendent dans des wagons d'être déchargées ou vendues sont en fait relativement faibles. Cependant, en période de pénurie de matériel roulant, tout wagon immobilisé de cette façon coûte à l'ensemble du système.

Nous sommes certes favorables à une forme de pénalité équitable qui, dans l'avenir, permettrait de remédier à ce genre de situation.

Le président suppléant (M. Easter): Merci monsieur Swanson.

[*Text*]

I would remind members we do have another witness.

Mr. Hoeppner has one question.

Mr. Hoeppner: Getting back to the labour issue, I'm being told a lot of these people on the west coast do not want to work a seven–day cycle because they have a second job that interferes with that.

I know you agree with the union side of labour, and I support we need them, but do you think we should have legislation to give people the right to work, too? There are jobs there. There are two days a week that could be filled at $22 an hour.

Mr. Swanson: What we are saying is there is an opportunity on the west coast. If it were a seven–day continuous operation and we were allowed to hire the additional people to staff those facilities on a seven–day basis, it would provide more employment than what is currently there. It would solve this problem of those people who are quite content to work their five days or come in occasionally for the overtime when they want to.

Yes, there should be an opportunity for those people who want to work as well.

Mr. Hoeppner: Thank you.

Mr. Collins: I have just one quick one, Mr. Chairman, with regard to the number of unions that impact upon the handling system.

Have you looked at coming to a common bargaining table for those unions so you don't have bargaining going on in a disjointed fashion? In order for this to come to a quick resolution, could they come under the umbrella of one union? There is some suggestion some of them may move in with the Canadian Auto Workers and form another union.

Mr. Swanson: Certainly, Mr. Collins, there are some moves within the union movement to consolidate the unions and strengthen their position. There may on occasion with some issues be an opportunity to sit down around a common table to work through the issues. However, having said that, there is also an awful lot of issues not common to all of the players. It would be extremely difficult; you'd have a significant sector sitting around the table twiddling their thumbs and not playing a role.

I think if we can find the joint issues and through a common denominator clear those issues without them coming to the bargaining table, perhaps that can speed up the process and get rid of some of those issues that really shouldn't come to that kind of hard–nosed, across–the–table bargaining, where they currently are.

Mr. Collins: Thank you.

The Acting Chairman (Mr. Easter): Thank you, Mr. Swanson.

I have just a couple of points of clarification on your brief. On page three you say PPI supports the payment of compensation to offset the effects on farmers for the problems created by the current congestion. Before one can request

[*Translation*]

Je tiens à rappeler aux membres du Comité que nous avons un autre témoin.

M. Hoeppner aimerait poser une question.

M. Hoeppner: Pour en revenir à la question de la main–d'oeuvre, j'ai cru comprendre que bon nombre de ces gens de la côte ouest ne veulent pas travailler sept jours par semaine parce qu'ils ont un deuxième emploi.

Je sais que vous êtes favorable à la présence des syndicats, et j'admets que nous en avons besoin, mais ne pensez–vous pas que nous devrions légiférer pour donner également aux gens le droit de travailler? Il y a des emplois disponibles. Il y a deux jours par semaine que l'on pourrait offrir à des travailleurs à 22$ l'heure.

M. Swanson: Ce que nous disons, c'est qu'il y a une possibilité d'emploi sur la côte ouest. S'il s'agissait d'un travail continu de sept jours sur sept et si nous étions autorisés à embaucher du personnel supplémentaire pour faire tourner ces installations sept jours sur sept, il y aurait plus d'emplois qu'à l'heure actuelle. Cela résoudrait le problème des personnes qui sont tout à fait satisfaites de travailler cinq jours ou de venir à l'occasion pour faire des heures supplémentaires lorsqu'elles en ont envie.

Oui, il faudrait également offrir aux gens qui veulent travailler l'occasion de le faire.

M. Hoeppner: Merci.

M. Collins: Monsieur le président, j'aimerais seulement poser une brève question concernant le nombre de syndicats ayant une influence sur le système de manutention.

Avez–vous envisagé d'asseoir tous les syndicats à une même table de négociation afin de ne pas négocier par petits bouts? Pour y parvenir rapidement, est–ce que tous les syndicats pourraient être chapottés par un seul? On nous a laissés entendre que certains d'entre eux pourraient se regrouper avec les Travailleurs canadiens de l'automobile en vue de former un autre syndicat.

M. Swanson: Monsieur Collins, il est certain qu'il existe certains mouvements au sein du milieu syndical en vue de fusionner les syndicats et de renforcer leur position. Certaines questions pourraient fournir l'occasion de s'asseoir autour d'une même table pour résoudre les problèmes. Cela étant dit, il existe également un large éventail de sujets qui ne sont pas communs à tous les intervenants. Cela s'avèrerait extrêmement difficile; vous auriez beaucoup de gens assis autour de la table à se tourner les pouces sans avoir aucun rôle à jouer.

À mon avis, si nous pouvons déterminer les problèmes communs et les résoudre par le biais d'un dénominateur commun sans les amener à la table de négociations, nous pourrions peut–être accélérer le processus et nous débarrasser de certaines des questions qui ne devraient vraiment pas être soulevées lors d'une négociation serrée autour d'une table, comme c'est le cas maintenant.

M. Collins: Merci.

Le président suppléant (M. Easter): Merci monsieur Swanson.

Je veux seulement préciser quelques points de votre mémoire. À la page 3, vous mentionnez que la PPI appuie le versement d'un montant destiné à compenser les incidences que les problèmes provoqués par la congestion actuelle ont sur les

[*Texte*]

compensation one has to determine who is responsible for the current problem and then ultimately who would pay that compensation. So who is Prairie Pools Incorporated suggesting is responsible for the current problem?

Mr. Swanson: I think that's part of this exercise, to identify whether any particular party or individuals can be pointed at. At this point I don't think they can be. A common set of problems has come together and really impacted this particular year.

However, what we do know is farmers were not responsible for the problem but are having to pick up a large part of the costs.

The Acting Chairman (Mr. Easter): On page four you talk about improved monitoring. Who, from your point of view, is currently responsible for the monitoring of the system, including cars into the United States? Who do you see as responsible, and is that monitoring up to speed at the moment?

• 1205

Mr. Swanson: It's getting closer to being up to speed. It's my understanding that because it has not been a serious problem in the past, with the number of cars going into the U.S. to move grain, it really hasn't come back to impact us in any significant way.

However, this year, because of the increased movement into the U.S.—not only by government cars, Canadian Wheat Board cars, and railway cars that are going into the system and moving grain south—we have not developed a kind of system for monitoring that movement.

I understand that at least one railway is now developing or has developed a system of monitoring and has improved that turnaround time somewhat. But I can't say that the overall system has developed to the point where there's a good monitoring system on those cars at this point.

The Acting Chairman (Mr. Easter): This one last question really relates to Thunder Bay and, in part, to this congestion. Does Prairie Pools have any ideas on how to better utilize the port of Thunder Bay and thereby prevent some congestion at Vancouver? By that I mean that you perhaps take a loss in terms of a country wanting to move its product out of the port of Vancouver. But perhaps it would be to our Canadian advantage to move product through Thunder Bay and pay higher water rates to get to an export position if it would increase the efficiency of the system as a whole. Do you have any ideas or thoughts on that concept?

Mr. Swanson: Certainly from a Manitoba Pool perspective, we're very interested in improving the through-put through the port. However, we also recognize that the Canadian Wheat Board's mandate is to maximize returns for farmers, and that is the major volume crop that uses the system.

[*Traduction*]

agriculteurs. Avant de pouvoir réclamer une compensation, il faut tout d'abord déterminer qui est responsable du problème actuel et qui devrait, en fin de compte, payer cette compensation. Qui selon Prairie Pools Incorporated est responsable du problème actuel?

M. Swanson: Cela fait partie de l'exercice auquel nous nous livrons, à savoir déterminer si une des parties en présence ou certaines personnes doivent être montrées du droit. À l'heure actuelle, je ne pense pas que l'on puisse le faire. Un ensemble de problèmes communs ont surgi et ont vraiment eu des répercussions cette année.

Nous savons, cependant, que les agriculteurs n'étaient pas responsables du problème, mais ils doivent assumer une grande partie des coûts.

Le président suppléant (M. Easter): À la page 4 de votre mémoire, vous parlez d'améliorer la surveillance. De votre point de vue, qui est actuellement chargé de la surveillance du système, y compris des wagons à destination des États-Unis? Qui, selon vous, en est responsable, et cette surveillance est-elle pour l'instant à la hauteur de la situation?

M. Swanson: On s'en approche. D'après ce que je comprends, comme il ne s'agissait pas d'un problème grave dans le passé, étant donné le nombre de wagons destinés à transporter des céréales vers les États-Unis, cela n'a pas vraiment eu de répercussions importantes sur nous.

Toutefois, cette année, en raison de l'accroissement du transport à destination des États-Unis—non seulement par l'intermédiaire des wagons du gouvernement, de ceux de la Commission canadienne du blé et de ceux des compagnies ferroviaires qui entrent dans le système et expédient des céréales vers le Sud—nous n'avons pas élaboré de système capable de surveiller ces expéditions.

Je crois savoir qu'une compagnie ferroviaire au moins est en train d'élaborer un système de surveillance ou l'a déjà fait et a amélioré quelque peu ce temps de rotation. Mais je ne suis pas en mesure de dire que l'ensemble du système l'a fait au point où il existe un bon système de surveillance de ces wagons à l'heure actuelle.

Le président suppléant (M. Easter): Cette dernière question a, en réalité, un rapport avec le cas de Thunder Bay et elle concerne en partie la question de la congestion. Est-ce que les syndicats céréaliers des Prairies ont une idée de la façon d'utiliser de façon plus efficiente le port de Thunder Bay et d'éviter ainsi une congestion à Vancouver? Je veux dire par là que vous subissez peut-être une perte en voulant expédier votre produit à partir du port de Vancouver. Il serait peut-être à l'avantage du Canada d'expédier les produits par Thunder Bay et de payer des frais de transport maritimes plus élevés pour exporter, si cela devait améliorer l'efficacité du système dans son ensemble. Avez-vous des idées ou des commentaires sur ce concept.

M. Swanson: Il est certain que, du point de vue du syndicat céréalier du Manitoba, nous désirons fortement améliorer le temps de rotation dans le port. Cependant, nous reconnaissons également que la Commission canadienne du blé a pour mandat de maximiser les revenus des agriculteurs, et c'est la culture la plus importante en volume qui sert du système.

[*Text*]

It's important that we also look at some of the issues that are affecting the seaway costs. For a few dollars we can deepen the channel to allow boats to be loaded with additional tonnes of grain to improve the cost per tonne. There's the issue of pilotage costs on the St. Lawrence, which are astronomical.

There are some things we can look at in improving the overall system and reducing those costs.

It's also important that Thunder Bay and the St. Lawrence are not maintained as just a residual system because we can't afford those costs. That system has to have a long–term future that's developed, knowing we're going to be servicing through the east for years to come. So we have to perhaps do a bit of averaging to make sure there is a volume of grain using that system so that it does not become just a residual system.

The Acting Chairman (Mr. Easter): Thank you, Mr. Swanson. I certainly thank Prairie Pools for taking the time to come before the committee, to prepare the presentation, and to give your input. Thank you very much.

Mr. Swanson: Thank you.

The Acting Chairman (Mr. Easter): The next witness will be from the United Grain Growers and is Paul Earl, I believe.

Welcome, Mr. Earl. I believe you're the manager of corporate affairs. Is that correct?

Mr. Paul Earl (Manager, Corporate Affairs, United Grain Growers Limited): That's correct.

The Acting Chairman (Mr. Easter): You have a presentation. Do you want to read through it or just highlight it?

Mr. Earl: Mr. Chairman, I know you are short of time and the presentation is indeed a bit longer than the instructions we received specified, so I'll just highlight portions quickly.

In our introduction we simply welcome the opportunity to appear and make reference to the fact that there is a crisis and it is costing farmers a great deal of money.

In reviewing the current situation—I will just read some highlighted portions—there were certainly unforeseen circumstances that arose, to which your other witnesses have made reference. These include an increase in the movement of non–board grains, which we reference on page one, an increase in the movement to the United States, which we reference on page two, and the tight lease market in the United States for railcars.

[*Translation*]

Il importe de se pencher également sur certaines des questions influant sur les coûts maritimes. Pour une somme modeste, nous pouvons creuser le chenal pour permettre de charger davantage les bateaux en vue d'améliorer le coût à la tonne. Il y a aussi la question des coûts de pilotage sur le Saint–Laurent, qui sont astronomiques.

Nous pouvons examiner certains facteurs en vue d'améliorer l'ensemble du système et de réduire ces coûts.

Il est également crucial de ne pas conserver la filière de Thunder Bay et du Saint–Laurent comme un simple réseau secondaire car nous ne pouvons nous permettre de tels coûts. Il faut donner à ce réseau un avenir à long terme, surtout qu'on sait pertinemment bien que nous continuerons à passer par l'Est pour des années encore. Nous devrions peut–être mieux équiliber les volumes à l'expédition pour nous assurer qu'une certaine quantité de céréales passe par ce circuit, afin qu'il ne devienne pas simplement un réseau secondaire.

Le président suppléant (M. Easter): Merci monsieur Swanson. Je tiens à vous remercier, ainsi que Prairie Pool, pour avoir pris le temps de comparaître devant notre Comité, de préparer cet exposé et de nous donner votre point de vue. Je vous remercie.

M. Swanson: Merci.

Le président suppléant (M. Easter): Le témoin suivant se nomme Paul Earl, si ma mémoire est bonne, et nous vient des United Grain Growers.

Bonjour, monsieur Earl. Je crois que vous êtes le directeur des affaires générales. Est–ce exact?

M. Paul Earl (directeur, affaires générales, United Grain Growers Limited): C'est exact.

Le président suppléant (M. Easter): Vous avez un mémoire. Voulez–vous le lire ou en faire ressortir les points saillants?

M. Earl: Monsieur le président, je sais que votre temps est limité et notre exposé est en réalité un peu plus long que ce que l'on nous avait demandé, si bien que je me contenterai de vous en livrer les grandes lignes.

Dans notre introduction, nous déclarons tout simplement que nous sommes honorés de comparaître devant votre comité et nous mentionnons le fait qu'il existe une crise et qu'elle coûte beaucoup d'argent aux agriculteurs.

Si l'on passe en revue la situation actuelle—Je me contenterai simplement de lire quelques extraits—il est certain que des circonstances imprévues ont surgi, et vos autres témoins en ont fait mention. Il est notamment question d'un accroissement des expéditions de céréales produites hors–commission, dont nous parlons en page 1, d'une augmentation des expéditions à destination des États–Unis, à laquelle nous faisons allusion à la page 2, et le resserrement du marché du crédit–bail aux États–Unis pour les wagons.

• 1210

I want to start to read from the middle of the first column on the second page.

These circumstances are not the problem. The problem is that our system fails to respond when it is challenged by such circumstances. This inability to respond to critical circumstances arises from one source: a chronic lack of financial incentives for

Je commencerai à lire à partir du milieu de la première colonne de la deuxième page.

Ces circonstances ne constituent pas le problème. Le problème, c'est que notre système ne parvient pas à réagir lorsque de telles circonstances se produisent. Cette incapacité de réagir dans des circonstances critiques découle d'une source: un

[*Texte*]

participants to act. This can be graphically illustrated by our own company's experience in leasing cars. In March we became aware of cars that were available in the lease market. We leased them and asked the Grain Transportation Agency to give us extra shipping orders so that we could achieve some benefit from the costs we incurred.

However, the car allocation system does not give a company any benefit for leasing cars. The company simply adds the cars to the fleet and shares the added capacity with all other shippers. The senior grain transportation committee—a body that represents the entire grain industry and that has elected producer representatives on it—called upon the Grain Transportation Agency to change the car allocation system so that shippers could benefit in car allocation to a degree proportional to the cars each shipper might lease. The GTA has refused to implement this recommendation.

This situation exemplifies the regulatory system. At every turn it stifles incentive and discourages action to solve problems. This is the core of the problem in the grain handling and transportation system, and it has remained unaddressed for at least 20 years.

I'll turn to the next page and we'll quickly address the issues that we think have to be addressed. In the short term those are the size of the fleet and the utilization of the fleet, both of which have to be maximized. But I stress that this short-term problem is a manifestation of a much longer-term problem. I will pick up and read some of these longer-term issues.

In our view the long-term systemic problems are the critical ones for the federal government to address. As we have said, the fundamental problem is that lack of incentives make the grain handling and transportation system unresponsive to market conditions. We have related our car leasing experience as illustrative of that lack of responsiveness. We invite your committee to consider a few salient facts that dramatically illustrate the long-term effects of the underlying problem.

Rail turnaround time is of the same order of magnitude today—roughly 20 days to get a car from a country elevator to port and back—as it was in 1908: almost 80 years ago.

A railcar travels approximately 2,000 miles in the 20 days that it takes to turn around. If, while it is actually moving on a train, the car averages 20 miles an hour, that means it would be moving for 100 hours, or four days. That means it is sitting idle—at sidings, in yards or waiting for loading and unloading—for a total of 16 days.

While grain is taking 20 days to turn around, coal, potash and other bulk commodities are taking 7 to 10 days.

[*Traduction*]

manque chronique d'encouragements financiers pour inciter les intervenants à agir. On peut illustrer cette situation en citant l'expérience de notre propre compagnie dans le domaine du crédit-bail des wagons. En mars, nous avons appris que des wagons étaient disponibles sur le marché du crédit-bail. Nous nous les sommes procurés et nous avons demandés à l'Office du transport du grain (OTG) de nous octroyer des ordres d'expédition supplémentaires afin que nous puissions réaliser un certain profit et couvrir ainsi les frais encourus.

Cependant, le système d'attribution du matériel remorqué ne confère aucun avantage à une compagnie dans le cas des wagons en crédit-bail. La compagnie ajoute simplement les wagons à son parc et réparti sa capacité accrue entre tous les autres expéditeurs. Le Comité supérieur du transport du grain—l'organisme qui représente toute l'industrie céréalière et qui a élu des représentants des producteurs pour y siéger—a demandé à l'Office du transport du grain de modifier le système d'attribution du matériel remorqué afin que les expéditeurs puissent bénéficier d'une répartition des wagons qui soit proportionnelle au nombre de wagons que chaque expéditeur pourraient acquérir à crédit-bail. L'OTG a refusé de mettre en oeuvre cette recommandation.

Cette situation illustre parfaitement les effets du système réglementaire. Il étouffe systématiquement tout encouragement et décourage les mesures que l'on pourrait prendre pour résoudre les problèmes. C'est là le noeud du problème dans le cas du système de manutention et de transport des céréales, et personne ne s'en préoccupe depuis au moins 20 ans.

Je passe à la page suivante où nous abordons rapidement les questions méritant étude. À court terme, il s'agit de la taille du parc et de son utilisation, qu'il faut maximiser. Je tiens cependant à souligner que ce problème à court terme est une manifestation d'un problème à beaucoup plus long terme. Je vais d'ailleurs choisir quelques-uns de ces problèmes à plus long terme pour vous les lire.

À notre avis, le gouvernement fédéral doit s'attaquer aux problèmes systémiques à long terme. Comme nous l'avons mentionné, le problème fondamental réside dans le fait que le manque de stimulants rend le système de manutention et de transport des céréales imperméable aux conditions du marché. Nous avons fait état de notre expérience en matière de crédit-bail des wagons pour illustrer ce manque de réaction. Voici quelques faits saillants qui illustrent parfaitement les incidences à long terme du problème sous-jacent.

Le temps de rotation des wagons est à peu près le même aujourd'hui—il faut environ 20 jours pour qu'un wagon fasse l'aller-retour entre un silo rural et le port—qu'en 1908, soit il y a presque 80 ans.

Un wagon parcourt environ 2 000 milles au cours des 20 jours qu'il lui faut pour effectuer sa rotation. Pendant son déplacement réel, si un wagon parcourt en moyenne 20 milles à l'heure, cela signifie qu'il lui faudrait 100 heures, ou quatre jours. Donc, il demeure à l'arrêt—sur des voies de garage, dans des dépôts ou en attente d'être chargés ou déchargés—pendant 16 jours au total.

Alors que la rotation des céréales nécessite 20 jours, celle du charbon, de la potasse et d'autres matières en vrac prend sept à 10 jours.

[*Text*]

While we measure turnaround time in days and weeks for a 1,000–mile haul, the Australians are measuring turnaround on 100 to 200–mile hauls in terms of hours.

We've pointed these facts out repeatedly in briefs and submissions for many years, and the long–term effect, as we have also repeated and pointed out, is an appalling lack of efficiency in Canada's grain handling and transportation system. The current crisis is simply one manifestation of the lack of incentives that father this inefficiency. The fact is that the railways and grain companies have limited incentives under the regulated system, to solve either the short or long–term problems.

The current crisis will not simply go away as cars become available and as some of the short–term market situations reverse themselves. What we are seeing today reflects fundamental trends in world markets. Markets are becoming segmented and specialized. The grain market is increasingly characterized by the need for specific products with specific end–user requirements. The day of customers coming to Canada for a high–quality uniform product that we can move in bulk is over.

Moreover, the world is becoming more market–oriented, and the GATT and NAFTA are simply manifestations of this trend. It is these larger issues that Canada must address if we are to survive in a global marketplace.

The question to which your committee must address itself is this: what to do? Our recommendations are as follows.

A short–term study is necessary to determine what can be done in the short term to maximize car fleet and make more effective use of those cars. We called for such a study on March 30, and the Thunder Bay Harbour Commission called for such a study as long ago as August and November.

[*Translation*]

Si, au Canada, nous mesurons le temps de rotation en jours et en semaines pour des parcours de 1 000 milles, les Australiens, eux, le mesurent pour des parcours de 100 à 200 milles et l'expriment en heure.

Depuis de nombreuses années, nous n'avons cessé de réitérer ces faits dans des mémoires et des exposés, et l'incidence à long terme, comme nous l'avons également mentionné et réitéré, est un manque consternant d'efficience du système canadien de manutention et de transport des céréales. La crise actuelle n'est qu'une manifestation du manque de stimulants qui est la cause de cette inefficacité. Force est de constater que les sociétés ferroviaires et les compagnies céréalières font l'objet d'encouragements limités en vertu du système réglementé pour résoudre les problèmes aussi bien à court qu'à long termes.

La crise actuelle ne s'atténuera pas simplement au fur et à mesure que des wagons seront disponibles et que certaines des situations du marché à court terme connaîtront d'elles–mêmes un revirement. Ce que nous constatons aujourd'hui, est un reflet des tendances fondamentales sur les marchés mondiaux. Les marchés se fragmentent et se spécialisent. Le marché des céréales se caractérise de plus en plus par la nécessité d'avoir des produits spécifiques répondants aux exigences précises de l'utilisateur final. Le temps où les clients venaient au Canada pour obtenir un produit uniforme de haute qualité que l'on pouvait expédier en vrac est révolu.

En outre, le monde est de plus en plus tributaire des marchés, et le GATT et l'ALENA ne sont que des manifestations de cette tendance. Si nous voulons survivre dans un marché global, le Canada doit aborder ces problèmes de plus grande envergure.

La question que les membres de votre comité doivent aborder eux–mêmes est la suivante: que faire? Voici nos recommandations.

Il est nécessaire d'effectuer une étude à court terme pour déterminer ce que l'on peut faire en vue d'optimiser le parc roulant et de l'utiliser plus efficacement. Nous avons demandé une telle étude le 30 mars et la Commission du port de Thunder Bay l'a réclamée en août dernier et a réitéré cette demande novembre.

• 1215

Secondly, the GTA must be instructed to implement the recommendation of the senior grain transportation committee. The longer term, however, is the more important. The basic issue is deregulating the system so that, one, commercial incentives are put in place and two, the system players are enabled and encouraged to respond to these incentives.

The regulatory elements that must be changed are WGTA rail rates and car allocation rules. In short, the system must be made more market responsive by a process of deregulation of both the rate–setting and car allocation systems.

Accordingly, we recommend the Western Grain Transportation Act regime of administered freight rates for grain must end. Grain rates must be brought under the National Transportation Act wherein carriers and shippers negotiate rates

Deuxièmement, il faut demander à l'OTG de mettre en oeuvre la recommandation du Comité supérieur du transport du grain. Mais c'est la vision à long terme qui est la plus importante. L'essentiel est de déréglementer le système afin que, premièrement, des stimulants commerciaux soient mis en place et que, deuxièmement, les intervenants du système soient autorisés et encouragés à agir en fonction de ces stimulants.

Les éléments réglementaires qu'il faut modifier sont le tarif ferroviaire en vertu de la LTGO et les règles d'attribution des wagons. En bref, il faut que le système réagisse davantage au marché grâce à un processus de déréglementation des systèmes de fixation des prix et d'attribution des wagons.

En conséquence, nous recommandons qu'om mette un terme au système de taux de fret réglementés pour les céréales en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Il faut que les taux de fret des céréales relèvent de la Loi sur les

[*Texte*]

and conditions of carriage. Secondly, the car allocation system must be reformed and a process begun to phase it out of existence. What is required in the longer term is a system under which carriers and shippers work together to arrange transportation rather than working through regulatory agencies.

Mr. Chairman, that's our brief.

I would like to just make a comment that I should have made at first. Mr. Allen, who was supposed to be here, does send his apologies. It was rather short notice, and of course this brief has been prepared on rather short notice. I will endeavour to answer your questions as well as I can. I was unable to sit down, as I had hoped to do, with some of our operating people to brief myself on some details, but if there are any questions the committee has that I can't answer, I would be happy to give you answers subsequently.

I would also apologize that our brief has not been translated. Again, that was because of short notice.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Earl.

Mr. Allen has expressed to me his personal regrets. But he also said, and you failed to say, that he was sending a much more competent person in this area than he could possibly have been.

Mr. Earl: That's a kind comment. I hope I live up to his expectations.

The Chairman: It's very refreshing to get someone who has solutions to particular problems.

Mr. Harris: Welcome. I appreciate some of the comments you have made here. The one statement that really caught my attention was the fact that the day of customers coming to Canada for high–quality uniform product that we can move in bulk to large buyers is over. Is this over because of the fact that we've developed some serious delivery problems? Is that what you're saying? Are you talking about the change in the world markets? What exactly do you mean by that statement?

Mr. Earl: I think we're seeing changes in markets. You're increasingly seeing buyers wanting specific products meeting specific characteristics, and less and less can we simply put a product on the market—number one, CWRS wheat, 14.5% protein—and expect the buyers to beat a path to our door. This is no longer happening. We are going to have to get out and market our products. We're going to have to meet the precise milling specifications or feed specifications, be what they may, of specific buyers.

Mr. Harris: I seemed to get the indication that you firmly believe, as I do, that the delivery of grain must absolutely become more customer service centred and market driven rather than being overwhelmed by the regulatory bureaucratic nature of past experience. We have to get down to customer service in order to alleviate future problems.

[*Traduction*]

transports nationaux en vertu de laquelle les transporteurs et les expéditeurs négocient les taux et les conditions de transport. Ensuite, il faut réformer le système d'attribution des wagons et amorcer un processus permettant de l'éliminer progressivement. Ce qu'il faut à long terme c'est un système en vertu duquel les transporteurs et les expéditeurs collaborent pour organiser le transport au lieu de passer par des organismes de réglementation.

Voilà, monsieur le président, le contenu de notre mémoire.

Je vais seulement faire un commentaire que j'aurais dû faire au début. M. Allen, qui était sensé nous accompagné, vous adresse ses excuses. Le préavis était plutôt court et la préparation de cet exposé a dû se faire précipitamment. Je m'efforcerai de répondre à vos questions du mieux possible. Je n'ai pas été en mesure, comme je l'aurais espéré, de rencontrer certains des membres de notre personnel d'exploitation pour m'informer sur quelques détails, mais si les membres du comité venaient à poser des questions auxquelles je ne peux pas répondre, je me ferais un plaisir de leur adresser les réponses par la suite.

Je tiens également à vous présenter mes excuses, car notre mémoire n'a pas été traduit. Une fois encore, les délais étaient très courts.

Le président: Merci beaucoup monsieur Earl.

M. Allen m'a exprimé personnellement ses regrets. Mais il a également précisé, et vous avez omis de le dire, qu'il envoyait une personne beaucoup plus compétente que lui–même dans ce domaine.

M. Earl: C'est fort aimable à vous de le dire. J'espère que je répondrai à ses attentes.

Le président: Il est très tonifiant d'avoir une personne qui offre des solutions à des problèmes particuliers.

M. Harris: Bonjour, monsieur Earl. J'ai apprécié certains de vos commentaires. La seule phrase qui a vraiment retenu mon attention est que le temps est révolu où les clients venaient au Canada pour acheter un produit uniforme de haute qualité que l'on pouvait transporter en vrac à destination d'acheteurs en gros. Est–ce en raison du fait que nous avons rencontré certains graves problèmes de livraison? Est–ce ce que vous insinuez? Parlez–vous de l'évolution des marchés mondiaux? Que voulez–vous vraiment dire par cette déclaration?

M. Earl: Les marchés sont en pleine évolution. De plus en plus, les acheteurs veulent des produits précis qui répondent à certaines caractéristiques particulières et nous pouvons de moins en moins mettre en marché un produit—le blé roux de printemps de l'ouest canadien, numéro un, contenant 14,5 p. 100 de protéines—en espérant que les acheteurs se bousculeront devant notre porte. Ce n'est plus le cas. Nous allons devoir présenter nos produits et les commercialiser. Nous devrons répondre à certaines normes précises de mouture ou de transformation alimentaire, le cas échéant, imposées par les acheteurs.

M. Harris: J'étais sous l'impression que vous croyez fermement, tout comme moi, que la livraison des céréales doit absolument être davantage axée sur le service à la clientèle et être tributaire du marché, plutôt que d'être écrasée par la nature bureaucratique des règlements que nous avons connue jusqu'ici. Nous devons nous mettre au service de la clientèle si nous voulons réduire les problèmes à l'avenir.

[*Text*]

Mr. Earl: Absolutely. We have to move to a situation where buyers and sellers can work together, where carriers and shippers can work together, and can work together without the intervening coordination and regulation of centralized bodies. That's absolutely true.

• 1220

Mr. Harris: I have just one last question. Mr. Hoeppner brought up the fact that a tremendous amount of grain shipments to the U.S. has been moved by truck in this current year. Do you have any figures about truck movements of grain to the U.S.?

Mr. Earl: I don't have figures off the top of my head, as I said, because I did not get a chance to sit down with our operating people. I would be happy to try to go back to our operating people and ask them the extent to which we have moved goods by truck. I know it is substantial; I know it is growing. A very, very significant amount of the handling out of our country elevators this year has been by truck. It's much higher than in the past.

The Chairman: Mr. Earl, this is a question the answer to which has been eluding us. We very much need that information. Since we're going to be meeting later on tomorrow evening to consolidate our thinking, is there any way you could get to the clerk whatever information you have with respect to truck transportation of grain outside of this country?

Mr. Earl: Yes, I'll certainly do my best to get the figures for our company.

The Chairman: While you're doing that, Mr. Earl, could you also indicate to us those trucking companies willing and able, with the proper machinery, to move that product out of this country?

Mr. Earl: Sure.

The Chairman: Thank you.

I was just clarifying a response, Mr. Harris. I apologize. Go ahead.

Mr. Harris: I have one last question concerning the truck shipments of grain. Do you consider it a positive thing from your point of view or a negative thing?

Mr. Earl: It's a positive thing. There's no question about that. For one thing it enhances the competitive environment. There are certainly cases in which trucking is much more responsive to the customer's needs.

Mr. Harris: I have one last quick question.

The Chairman: I'm going to let you go, Mr. Harris. It's a very important issue for this committee.

Mr. Harris: You're wonderful.

The Chairman: I've been told that before.

Mr. Harris: Why do you think the GTA has refused the recommendation to implement a change in the car allocation system?

[*Translation*]

M. Earl: Absolument. Nous devons passer à une situation favorisant la collaboration entre les acheteurs et les vendeurs, entre les transporteurs et les expéditeurs, sans l'intervention d'organismes centralisés de coordination et de réglementation. C'est tout à fait vrai.

M. Harris: J'aimerais poser une dernière question. M. Hoeppner a soulevé le fait qu'un grand nombre de cargaisons de céréales à destination des États–Unis ont été expédiées par camion cette année. Disposez–vous de chiffres concernant les expéditions de céréales par camion à destination des États–Unis?

M. Earl: Je n'ai pas de chiffres à brûle–pourpoint car, comme je vous l'ai dit, je n'ai pas eu la possibilité de rencontrer notre personnel d'exploitation. C'est avec plaisir que j'essayerai de les rencontrer et de leur demander ce que représentent nos expéditions par camion. Je sais que le volume est considérable et qu'il va croissant. Cette année, un très fort pourcentage des expéditions de grains au départ de nos silos ruraux s'est effectué par camion. C'est un volume nettement supérieur à celui de l'an dernier.

Le président: Monsieur Earl, il s'agit là d'une question dont la réponse nous échappe. Nous avons vraiment besoin de ces renseignements. Étant donné que nous allons nous rencontrer tard demain soir pour faire le point, pourriez–vous d'une façon quelconque communiquer avec le greffier pour lui transmettre les renseignements dont vous disposez à propos du transport des céréales par camion à destination des États–Unis?

M. Earl: Oui, je ferai tout mon possible pour vous communiquer les chiffres concernant notre entreprise.

Le président: Pendant que vous y êtes, monsieur Earl, pourriez–vous également nous indiquer quelles compagnies de camionnage sont disposées et aptes, moyennant le matériel approprié, à transporter ces produits à l'étranger?

M. Earl: Certainement.

Le président: Je vous remercie.

Je ne faisais que préciser une réponse, monsieur Harris. Je vous prie de m'excuser. Vous pouvez continuer.

M. Harris: J'aimerais poser une dernière question concernant les expéditions de céréales par camion. Considérez–vous qu'il s'agit là d'une tendance positive ou négative à votre avis?

M. Earl: Il s'agit d'une tendance positive, cela ne fait aucun doute. Tout d'abord, cela rehausse la compétitivité. Il existe des cas où le camionnage répond beaucoup mieux aux besoins des consommateurs.

M. Harris: J'aimerais poser rapidement une dernière question.

Le président: Je vais vous permettre de poursuivre, monsieur Harris. Il s'agit d'un sujet très important pour notre Comité.

M. Harris: Vous êtes merveilleux.

Le président: On me l'a déjà dit.

M. Harris: Pourquoi, à votre avis, l'OTG a–t–il refusé la recommandation visant à modifier le système d'attribution des wagons?

[*Texte*]

Mr. Earl: I guess I can only go by the statements they have made that I am aware of. They seem to fear this would somehow lead to inefficiencies and the breakdown of the so-called common-pooled fleets. They're afraid everyone—the Wheat Board, the Alberta government, etc.—would somehow pull their cars out. This is the statement they have made.

Mr. Harris: You don't agree with that?

Mr. Earl: No.

Mr. Harris: Thank you.

Mr. Easter: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to get into points one and two at the last, but I believe that's an issue for another day in terms of the Western Grain Transportation Act and the NTA.

Related to this particular problem—and you do outline it on page three of your brief—of cars sitting idle in yards, unloading time and so on, who do you see as specifically responsible for the problem that currently exists of paying demurrage and not being able to get the product to market? What do you recommend this committee do to overcome that specific problem we're dealing with at the moment?

Mr. Earl: Well, Mr. Easter, I've been in and around this business for a long time and this type of issue has arisen before; we have had delays in transportation and so on. Every time such a problem arises we have finger-pointing. I don't believe finger-pointing is at all constructive. The problem lies in the nature of the system. As we say in the brief, there are no incentives.

I'm going to harp several times on one example. We could have leased cars. In fact we did lease cars, but we did not get a benefit from those cars. There is no incentive for us to lease cars. There is no incentive for us as a company to go to the lease market, because all we do is incur costs without getting benefit. That is emblematic of the way this entire system works.

With your indulgence, Mr. Chairman, I will relate another example. It's a little bit of a longer-term thing. It took place at Vancouver some years ago. It has to do with the pooling of canola cars.

• 1225

It's a simple thing. You own a terminal and I own a terminal and we both originate a car of canola. The railways used to have to take those cars out and switch them, to give you your cars and me my cars. What could be simpler than simply unloading the cars as they come, and after we unload them, we trade the paper? It's the simplest thing in the world.

We did put that in place, but it took months and months of negotiation to do this simple thing, and this is what's wrong with the system. We can't take months and months to do simple efficiency things like canola pooling. It has to be done quickly,

[*Traduction*]

M. Earl: Je ne peux que vous répéter les déclarations qu'il a fait à ce sujet. L'Office semblait craindre que cette mesure n'aboutisse à des inefficacités et à l'effondrement des parcs dits communs. Il avait peur que tout le monde—la Commission du blé, le gouvernement de l'Alberta, etc.—ne retire ses wagons du système. C'est la raison qu'il a invoquée.

M. Harris: Vous n'êtes pas d'accord avec ce motif?

M. Earl: Non.

M. Harris: Je vous remercie.

M. Easter: Merci, monsieur le président.

J'aimerais revenir aux points un et deux à la fin, mais je crois que c'est un sujet qui sera abordé un autre jour en ce qui concerne la Loi sur le transport du grain de l'Ouest et la Loi sur les transports nationaux.

En ce qui concerne ce problème particulier—et vous en faites mention à la page trois de votre mémoire—des wagons à l'arrêt dans des dépôts, du temps de déchargement et du reste, qui, selon vous est responsable des frais de surestarie et des coûts d'incapacité d'acheminer le produit jusqu'au marché? Que nous recommanderiez-vous de faire pour résoudre ce problème précis auquel nous sommes confrontés à l'heure actuelle?

M. Earl: Eh bien, monsieur Easter, je gravite dans ce milieu depuis fort longtemps et ce genre de problème s'est déjà produit; nous avons assisté à des retards dans le transport et ainsi de suite. Chaque fois qu'un tel problème surgit, nous pointons un doigt accusateur vers quelqu'un. Je ne crois pas que cette façon d'agir soit constructive. Le problème réside dans la nature du système et nous soutenons dans notre mémoire, que c'est l'absence de stimulants financiers.

Je vais revenir encore une fois sur mon exemple. Nous pouvions obtenir des wagons à crédit-bail. En fait, nous l'avons fait, mais nous n'en avons tiré aucun avantage. Rien ne nous encourage à nous procurer des wagons à crédit-bail. Nous ne bénéficions d'aucun stimulant en tant que compagnie pour nous tourner vers le marché du crédit-bail, parce que nous ne faisons qu'encourir des coûts sans en tirer d'avantages. C'est là le reflet typique du fonctionnement de l'ensemble du système.

Avec votre permission, monsieur le président, je vous citerai un autre exemple. Il s'agit d'un élément à plus long terme. Cela s'est passé il y a quelques années à Vancouver et concernait le regroupement de wagons de canola.

En réalité, c'est assez simple. Vous et moi sommes propriétaires d'un silo portuaire, et tous les deux, nous avons des wagons qui servent au transport de notre canola. Auparavant, les chemins de fer étaient chargés de faire le tri et de nous renvoyer nos wagons, les vôtres d'un coté, les miens de l'autre. Quoi de plus simple que de décharger les wagons au fur et à mesure qu'ils arrivent et de se contenter d'envoyer les documents administratifs pertinents à tous les intéressés, une fois qu'ils sont vides? Il n'y a rien de plus simple.

Nous avons enfin réussi à mettre en place un système semblable, mais il nous a fallu négocier pendant des mois et des mois pour y arriver, et c'est justement cela qui est à l'origine de nos problèmes. Nous ne pouvons plus nous permettre de

[*Text*]

and the thing that will make it be done quickly is incentives in the system. We have to create a commercial system instead of a highly regulated centralized one. It hasn't worked for 20 years, and as Mr. Marchand said, we have had a problem for 20 years.

Mr. Easter: I would hope that we don't hold the American system up as an example of a deregulated system that works.

On a point of clarification on canola, would that be the same grade and quality of canola in that instance?

Mr. Earl: Yes, when you run a pooling system, it has to be the same quality of grain.

Mr. Easter: You mentioned that there are no incentives, but in the system that we have, as I understand it after listening to the GTA this morning, there are no penalties.

Mr. Earl: That's correct, absolutely.

Mr. Easter: Is that not a problem as well, especially in terms of—in this particular instance—lack of rolling stock. If we had penalties and the railways knew that we would impose those penalties if they don't live up to performance, maybe they would have better performance. Is that an option?

Mr. Earl: I think the system of rewards and penalties that you need is a commercial one, where we can sit down with carriers and our buyers and negotiate a contract. If we don't fulfil the contract, we are penalized. If we fulfil the contract more expeditiously, we get rewards. This is the sort of thing you have in normal commercial systems. We don't have demurrage and dispatch on grain cars in this country because we have repeatedly removed the commercial incentives from the system.

Mr. Easter: I would like to get into that one, but there isn't time. I can tell you some horror stories from the U.S. farmers' point of view in terms of the problems on contracts and availability of cars and so on.

The Chairman: Mr. Easter, this will have to be your last question.

Mr. Easter: I believe you were here this morning when the GTA was before the committee. What's your impression of their performance in monitoring the system? Are they doing the job that they were designed to do under the Western Grain Transportation Act?

Mr. Earl: Mr. Chairman, I was around when the Western Grain Transportation Act was put together. I sat through hearings similar to this one. In fact, I worked for the GTA at the time and we certainly had high expectations for an agency of this sort to implement efficiencies.

[*Translation*]

prendre des mois et des mois pour mettre en oeuvre des mécanismes simples qui accroissent l'efficacité de nos opérations, comme le regroupement du canola. Il faut que ces choses se fassent rapidement, et pour cela, il faut des mesures d'incitation. Nous devons donc créer un système commercial, plutôt qu'un système centralisé et fortement réglementé. Celui–ci ne fonctionne pas bien depuis 20 ans, et comme le disait M. Marchand, nous faisons face à ce problème depuis 20 ans.

M. Easter: J'espère que vous n'allez pas nous dire que le système américain représente un bon exemple d'un système déréglementé qui marche bien.

Je voudrais vous demander une précision au sujet du canola; s'agirait–il de canola de catégorie et de qualité identiques?

M. Earl: Oui, dans le cadre d'un système de mise en commun, les céréales doivent être de la même qualité.

M. Easter: Vous avez dit qu'il n'existe pas de mesures d'incitation, mais je crois comprendre aussi, après avoir écouté les représentants de l'Office du transport du grain ce matin, que notre système ne prévoit aucune pénalité.

M. Earl: C'est tout à fait exact.

M. Easter: Ne s'agit–il pas d'une lacune de notre système, surtout quand on songe à l'insuffisance de matériel roulant en ce moment. Si des pénalités étaient prévues dans certaines conditions, et si les compagnies de chemin de fer s'attendaient à ce qu'on leur inflige des pénalités s'il ne respectait pas leurs obligations, leur performance serait peut–être meilleure. Est–ce une possibilité?

M. Earl: Écoutez, c'est dans le contexte d'un système commercial qu'il faut prévoir des récompenses et des pénalités; c'est–à–dire qu'il faut pouvoir s'asseoir avec les transporteurs et les acheteurs pour négocier un contrat en bonne et due forme. Si nous ne respectons pas les conditions du contrat, on va nous pénaliser. Si nous arrivons à le faire plus rapidement, nous serons récompensés. Voilà le genre de mesures qui font partie intégrante d'un système commercial normal. Nous n'avons pas de surestaries ni de frais d'acheminement pour les wagons au Canada, parce que nous avons systématiquement éliminé du système toute mesure d'incitation commerciale.

M. Easter: J'aimerais pouvoir explorer davantage cette question avec vous, mais nous n'avons pas le temps de le faire maintenant. Je pourrais certainement vous raconter des histoires intéressantes au sujet des problèmes que posent les contrats et la disponibilité des wagons aux États–Unis, en ce qui concerne les agriculteurs américains.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Easter.

M. Easter: Je crois que vous étiez présent tout à l'heure lorsque les représentants de l'OTG parlaient aux membres du comité. Quelle est votre impression de leur performance au plan du contrôle du système? L'Office remplit–il le mandat que lui confie la Loi sur le transport du grain de l'ouest?

M. Earl: Monsieur le président, j'étais déjà actif dans ce secteur lorsqu'on a proposé la Loi sur le transport du grain de l'ouest. J'ai d'ailleurs assisté à des audiences publiques semblables aux vôtres. J'ai même travaillé pour l'Office pendant un certain temps et il va sans dire que nous nous attendions tous à ce que l'Office puisse accroître l'efficacité du régime.

[*Texte*]

I don't want to point fingers at anyone. As I said, I don't think that's constructive. I think what's wrong is the reliance on central authorities to implement efficiencies.

In another brief at another time we pointed out—and this goes to other questions that were raised here—that since 1967 there have been something like 9 to 11 major studies whose purpose has been to make the grain transportation system efficient. We're still talking inefficiency. We have been through these studies over and over again, and the problem is that none of the studies have dealt with the institutional problems. They all fail to address this issue of the lack of incentive in the system. That's the problem.

Mr. Easter: And the lack of penalty.

Mr. Earl: And the lack of penalty, absolutely.

Mr. Easter: Which was a commitment under the act.

Mr. Earl: You must have commercial incentives and commercial penalties. Absolutely.

The Chairman: Thank you, Mr. Easter.

You mentioned canola and I wish you'd comment on that before we leave the canola issue. I'm told that on the futures market, on which canola is traded, coupled or associated with the sale of the product, and part of the transaction, is the delivery of the product.

• 1230

Mr. Earl: That's correct.

The Chairman: I'm also advised that because of our lack of ability to guarantee delivery, the price of canola is substantially lower than it should be, in comparison to the prices in other countries that produce canola. Would you comment on that first? Is that accurate? Where I'm not accurate, will you fill me in?

Mr. Earl: It's an extremely complex business, but the essence of it, Mr. Chairman, is this. In order to have a properly functioning futures market you must have what's called the threat of delivery. That means that if I contract on the futures market to deliver canola, I have to be able to do so. To do so I must have access to transportation.

What we don't have on this regulated system is free access to the transportation system, which means I don't have the freedom to deliver. This lack causes difficulties repeatedly in the futures market. We get squeezes put on. We get one party that has, if you like, some sort of corner or squeeze on the market and the other parties can't get their hands on product to deliver and to break the corner.

It's a complex situation and something I would be happy to give you some more detail about, but that's the essence of it.

The Chairman: Does it minimize the return to the canola producer?

[*Traduction*]

Il ne s'agit pas de faire des reproches à quiconque. Comme je vous le disais tout à l'heure, ce ne serait guère utile. Pour moi, le problème fondamental, c'est que l'on s'attend à ce qu'un organisme central puisse accroître l'efficacité du système.

Dans un mémoire que nous avons présenté antérieurement—et cela rejoint d'autres questions qui ont déjà été soulevées—nous signalions que, depuis 1967, entre 9 à 11 études d'envergure ont été menées en vue d'améliorer l'efficacité du système de transport des grains. Nous en sommes encore à parler de problèmes d'inefficacité. Nous avons déjà fait maintes études, mais aucune d'elles n'a abordé le problème fondamental, qui est effectivement d'ordre institutionnel. Aucune d'elles n'a abordé la question de l'absence totale de mesures d'incitation. Voilà le problème.

M. Easter: Et l'absence de pénalités.

M. Earl: Oui, absolument.

M. Easter: Qui avait la nature d'une obligation aux termes de la loi.

M. Earl: Oui, il faut absolument des mesures d'incitation et des pénalités. C'est indispensable.

Le président: Merci, monsieur Easter.

Vous avez parlé du canola et j'aimerais vous poser une question là-dessus avant que nous ne changions de sujet. On me dit que le marché à termes, auquel est inscrit le canola, la vente du produit, c'est à dire la transaction, englobe toujours la livraison.

M. Earl: C'est exact.

Le président: On me dit également qu'étant donné notre incapacité de garantir la livraison, le prix du canola est considérablement plus bas qu'il ne devrait l'être, comparativement au cours du produit dans d'autres pays. Qu'en pensez-vous? Est-ce vrai ou non? Et si je me trompe, pourriez-vous m'expliquer tout cela en détail?

M. Earl: C'est une activité très complexe, monsieur le président, mais je vais essayer de vous en expliquer les grandes lignes. Pour assurer le bon fonctionnement du marché à termes, il faut ce qu'on appelle la menace de la livraison. Cela veut dire que si je signe un contrat de livraison du canola pour le marché à termes, je dois être en mesure de livrer ce produit. Pour y arriver, il me faut avoir accès à un moyen de transport.

Dans le cadre de notre système réglementé, nous n'avons justement pas libre accès au système de transport. Ce qui signifie que je n'ai pas la liberté d'assurer la livraison de mon produit. Cette lacune crée sans cesse des problèmes sur le marché à termes. Nous faisons l'objet de toutes sortes de pressions. Il arrive souvent qu'une partie parvient à accaparer tout le marché, de sorte que les autres, étant incapables d'obtenir du produit, ne peuvent détruire son monopole.

C'est donc une situation fort complexe et je serais très heureux de vous en donner d'autres détails, si vous le souhaitez, mais je crois vous avoir expliqué l'essentiel.

Le président: Est-ce que cela fait diminuer le profit du producteur de canola?

[*Text*]

Mr. Earl: I think anything that interrupts a market and doesn't serve the purposes of making a market work ultimately acts to the detriment of the producer, because the buyer is going to pay what the world market gives him.

The Chairman: Thank you.

Mr. Collins: In your discussion a few moments ago you talked about the trucking industry and we heard earlier that there had been some review. Could you just go back to that? Did I understand you correctly? Were you saying that trucking is a more effective way?

Mr. Earl: Well, I won't say it's always a more effective way. I'm saying there are certainly times when you can service your customer better by truck than you can by rail. Certainly our view is that as time goes on you will see more trucking of grain. If trucks can meet the customer's need better and service both the farmer and the customer, that's the way to go.

Mr. Collins: With regard to your discussion on page three, you mentioned incentives. What do you mean by those incentives you're referring to?

Mr. Earl: Well, I would refer back. It's very vividly illustrated by that canola car exchange situation in Vancouver that I described.

If representatives of the railways and the shippers had been able to sit down and say that if the shippers want the railways to switch all those foolish cars, then they'd switch them, but the price to the shippers would be—and I'll use commercial rates—$32 a tonne. But if the shippers want to pool the cars so that the railways don't have to switch them, then the price to the shippers would be $30 a tonne. Well, straight away there's an incentive. There's a $2 incentive for every tonne of rapeseed or canola that the railways don't have to switch.

That incentive was not there under this statutory rate situation that we're in. It wasn't there and it's not there over and over again, in this system. Everywhere it's endemic, from one end to the other.

Mr. Collins: Undoubtedly, Mr. Chairman. Thank God, you've been here longer than I have. I don't think I could sit through 20 years of nine studies.

Mr. Earl: We're getting tired of it, believe me.

Mr. Collins: Eternally—that's the problem with the government. There are so many layers of infrastructure before you get to the reality switch. It's possibly a case of what you're saying: if there's an efficient way of doing it, we won't use it; if there's an inefficient way, we will use it, and we will continue to use it until we prove it can be done efficiently.

Mr. Earl: Could I indulge myself for a moment? I used to work for the federal government, too.

[*Translation*]

M. Earl: Tout ce qui interrompt le bon fonctionnement du marché ou qui y est contraire fini par nuire au producteur, car l'acheteur va forcément payer le cours du marché mondial.

Le président: Merci.

M. Collins: Tout à l'heure, vous parliez de l'industrie routière et quelqu'un disait justement qu'on avait examiné cette possibilité. Pourriez–vous me dire de quoi il s'agit? Ai–je bien compris? Disiez–vous que le transport routier serait plus efficace?

M. Earl: Je ne prétends pas qu'il soit toujours plus efficace. Cependant, dans certaines conditions, on peut offrir un meilleur services à ses clients en acheminant le produit par camion plutôt que par chemin de fer. Nous sommes d'ailleurs convaincus que, de plus en plus, nous allons assurer le transport routier du grain. Si l'industrie du camionnage peut mieux répondre aux besoins du client ainsi qu'à ceux des agriculteurs, il me semble que c'est une bonne solution.

M. Collins: Vous parlez de mesures d'incitation à la page trois de votre document. De quoi s'agit–il au juste?

M. Earl: Eh bien, cela rejoint ce que je disais tout à l'heure. L'exemple de l'échange de wagons de canola à Vancouver que je citais tout à l'heure illustre bien la situation.

Si les transporteurs et les représentants des sociétés ferroviaires avaient pu s'asseoir pour que ces derniers leur expliquent que s'ils tenaient absolument à ce que les compagnies ferroviaires assurent l'échange des wagons, ils le feraient, sauf que les expéditeurs auraient à payer—et là je vous donne les tarifs commerciaux—32$ la tonne. Par contre, si les expéditeurs étaient prêts à mettre en commun les wagons pour éviter aux chemins de fer de devoir faire l'échange, le prix pour les expéditeurs serait seulement de 30$ la tonne. Voilà ce qui serait une mesure d'incitation directe. Ils auraient à payer 2$ de moins par tonne de canola pour laquelle aucun échange de wagons n'était nécessaire.

Le barème des tarifs décrit dans la loi n'a jamais prévu de telles mesures d'incitation. Il n'y en avait pas au moment où on a adopté la loi, et il n'y en a toujours pas. Et c'est pareil d'un bout à l'autre du système.

M. Collins: Je n'en doute pas, monsieur le président. Vous êtes là depuis plus longtemps que moi, heureusement. Je ne sais pas si j'aurais pu passer 20 ans à entendre parler d'études.

M. Earl: Je vous assure que nous, aussi, nous en avons assez.

M. Collins: C'est interminable—voilà le problème qui se pose quand on a affaire au gouvernement. Il y a tellement de niveaux de bureaucratie à pénétrer avant d'en arriver aux choses concrètes. C'est un peu comme ce que vous disiez tout à l'heure: s'il y a moyen de travailler efficacement, nous n'allons pas le faire. S'il y a moyen de travailler inefficacement, nous allons le faire, et même continuer de le faire jusqu'à ce que nous ayons prouver qu'un autre mécanisme existe.

M. Earl: Me permettrez–vous d'ouvrir une petite parenthèse? Moi, aussi, j'ai travaillé pour le gouvernement fédéral à un moment donné.

[*Texte*]

Mr. Collins: I can't believe it.

Mr. Earl: In one of the early studies, which was with the grains group, we put together a cabinet memorandum, in 1972 or so, in which we mentioned some of the things that had to be done to make the grain transportation system efficient. We did gain some excitement.

One senior member of government, whose name I cannot remember, said that we had to put the full momentum of the federal government behind that. Another wit at the table said "I have the vision of a 10–tonne snail".

Mr. Collins: Perhaps you have to use a little reverse psychology.

• 1235

Do you know of any transportation, trucking through into the United States, where they're not using permits, they're just going right across the border into the United States with the movement of product?

Mr. Earl: It's illegal, isn't it?

Mr. Collins: Whether it's illegal or not, are you aware that this kind of thing is going on?

Mr. Earl: One hears about this sort of thing, yes. One hears about farmers simply loading up and going. In fact, I think there's a famous case in Manitoba where the farmer phones the board and tells them he's going to go, phones them and tells them he's going, and phones them and tells them he's gone.

Mr. Steckle: I hope I understand this. You're talking of deregulation here. How are you anticipating that the freight grain subsidy that's currently being paid would be paid to these people? Would it be paid directly to the farmer or would you see an abandonment of that system entirely?

Mr. Earl: The position that we have held, and held for many years, is that the freight subsidy, the WGTA subsidy, should be paid directly to the farmer. We have favoured the idea of paying it out in a lump sum. We believe this can be done and still meet the objections of the Department of Finance on booking that as national debt and so on. We have given the government some suggestions on that. That's the way we certainly see it being done. Stop subsidizing the transportation. Give the farmers entitlement and then let commercial forces take over.

Mr. Hoeppner: Thanks for coming, Mr. Earl. I'm glad we see some positive remarks in this committee meeting today, because I think you have brought something positive to this meeting.

Would you agree with me that the Western Grain Transportation Act, with a 20% guarantee on the railways' operation over costs, is one of the problems? I'm told that they are guaranteed a 20% margin over their costs of operation.

[*Traduction*]

M. Collins: C'est pas vrai.

M. Earl: Dans le cadre d'une des premières études, qui a été menée en collaboration avec un groupe chargé d'étudier les céréales, nous avons préparé un mémoire au Cabinet, en 1972 je crois, dans lequel nous avons justement parlé des divers mécanismes qui pourraient être mis en oeuvre pour accroître l'efficacité du système du transport des céréales. Je me souviens que cela a suscité beaucoup d'intérêt.

Un haut fonctionnaire du gouvernement, dont le nom m'échappe, a dit à l'époque que le poids du gouvernement était tel qu'il saurait donner de l'élan à ce projet. Un autre fonctionnaire plein d'esprit qui était autour de la table a dit qu'il imaginait bien «un escargot de 10 tonnes».

M. Collins: C'est là que l'intention paradoxale peut être utile.

Avez–vous entendu parlé de céréales qui seraient acheminées vers les États–Unis par camions, par des personnes qui n'ont pas de permis en règle et qui traversent la frontière quand même.

M. Earl: C'est illégal, n'est–ce pas?

M. Collins: Que ce soit illégal ou non, je me demandais si vous aviez entendu parlé de ce genre de chose?

M. Earl: Oui, de temps en temps. En entend effectivement parler d'agriculteurs qui chargent un camion et qui s'en vont. Il y a d'ailleurs le fameux cas au Manitoba où l'agriculteur aurait téléphoné trois fois aux gens de la Commission à plusieurs reprises pour leur dire, d'abord, qu'il allait partir, deuxièmement, qu'il était sur le point de partir, et troisièmement, qu'il était parti.

M. Steckle: Je veux essayer de comprendre. Là vous parlez de déréglementation. Comment pourrait–on verser les subventions au transport des céréales actuellement disponibles à ces personnes–là? Faudrait–il les verser directement aux agriculteurs, ou pensez–vous qu'on devrait abandonner ce système?

M. Earl: Notre position, depuis fort longtemps, c'est que la subvention versée en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest devrait être directement versée à l'agriculteur. Nous sommes en faveur de l'idée d'un versement forfaitaire. À mon avis, il serait possible de procéder ainsi et de répondre aux objections du ministère des Finances pour ce qui est de l'imputation de ces sommes sous la rubrique de la dette nationale. Nous avons d'ailleurs fait un certain nombre de recommandations au gouvernement à ce sujet. Voilà le mécanisme que nous privilégions. Il faut absolument cesser de subventionner le système du transport. Il faut donner aux agriculteurs leurs dûs et permettre en suite que les forces du marché décident du reste.

M. Hoeppner: Merci d'être venu, monsieur Earl. Je suis très content d'entendre des commentaires positifs aujourd'hui, car pour moi, votre contribution aux travaux du comité est tout à fait positive.

Conviendriez–vous avez moi que la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, qui garantit la prise en charge d'une somme égale à 20 p. 100 de plus que les coûts d'exploitation des chemins de fer, constitue un des problèmes? D'après ce qu'on m'a dit, une marge égale à 20 p. 100 de plus que les coûts d'exploitation leur est garantie.

[*Text*]

Mr. Earl: That's true. It's a cost plus system.

Mr. Hoeppner: Wouldn't you like to run up your costs tremendously if you had a 20% mark–up on that, no matter what?

Mr. Earl: I have to say I think the railways on balance are reasonably responsible in this area.

Mr. Hoeppner: You deal with the railways, right?

Mr. Earl: Yes. I don't think anybody deliberately increases their cost in order to pad their pocket. Certainly we would like to see—and that's why we recommend here—a commercial system. We talk about the NTA because the NTA, at least in its present form, has certain shipper protection provisions in it that we would not want to see weakened. I might say that for the transport committee members, but that's the commercial sort of thing we would like to see.

Mr. Hoeppner: Thank you.

You talk of deregulation. Have you done any work on what the ramifications will be? We've had deregulation in air traffic and I know we've run into some problems with that. You also have to have some guidelines or guarantees so that you don't just deregulate and not have things in place to monitor things if they get out of hand. Have you done any of that?

Mr. Earl: We haven't addressed the question of precisely what substitute legislation would look like. On balance, as we say here, on the rate side we would see an NTA type of regime with shipper protection provisions. Beyond that, I don't want to raise deregulation as a total panacea. Mr. Easter has pointed out that there are problems in the States, and certainly there are problems, there's no question about that. But, goodness gracious, we have a grain handling and transportation system that's a generation and a half behind the times; it's out of date.

Mr. Hoeppner: I agree with you totally, Mr. Earl. I just wanted to bring that point out.

I was a little surprised when you said you had no incentive to lease cars even in the specialty markets. I know it has been a tremendous advantage just to move rye across the border this year, and I think you could have paid a very good leasing fee for cars to move rye. Would you agree with that?

• 1240

Mr. Earl: It is certainly better in the non–regulated system. By that I mean we don't have the disincentives of the car allocation system.

[*Translation*]

M. Earl: C'est exact. Le système actuellement en place prévoit la prise en charge des coûts plus une certaine marge.

M. Hoeppner: Ne seriez–vous pas disposé à faire augmenter considérablement vos coûts, si vous aviez droit à une majoration de 20 p. 100, quelles que soient les circonstances?

M. Earl: Je dois dire, à la décharge des compagnies de chemins de fer, qu'elles semblent se comporter de façon tout à fait responsable dans ce domaine.

M. Hoeppner: Vous traitez avec les chemins de fer, n'est–ce pas?

M. Earl: Oui. À mon avis, personne n'augmente délibérément ses coûts pour se remplir les poches. Il va sans dire que nous aimerions—et c'est justement pourquoi nous vous faisons cette recommandation—que le gouvernement procède à l'implantation d'un système commercial. Si nous avons parlé de l'ONT, c'est parce que le mandat actuel de l'Office englobe certaines mesures de protection des expéditeurs qui devraient à notre avis, être maintenues. Je mentionne cet aspect pour la gouverne des membres du Comité des transports, mais il ne fait aucun doute que nous privilégions un régime d'ordre commercial.

M. Hoeppner: Merci.

Vous avez parlé de déréglementation. Avez–vous fait des études pour savoir quelles pourraient en être les conséquences? La déréglementation du système de transport aérien, par exemple, a posé un certain nombre de problème. Il faut aussi prévoir des lignes directrices ou garanties pour que le système continue d'être contrôlé jusqu'à un certain point après la déréglementation. Avez–vous songé à ce genre de chose?

M. Earl: Nous n'avons pas étudié la question des dispositions précises du projet de loi qui pourrait éventuellement remplacer la loi actuelle. Dans l'ensemble, comme nous le mentionnons dans notre document, nous serions en faveur d'un régime tarifaire semblable à celui qu'applique l'ONT, avec un certain nombre de mécanismes de protection des expéditeurs. Je vous fais remarquer, d'ailleurs, que je considère pas la déréglementation comme une panacée. M. Easter parlait tout à l'heure des problèmes auxquels ils sont confrontés aux États–Unis, et il ne fait aucun doute que certains problèmes existent. Mais, en même temps, il faut être conscient du fait que notre système de manutention et de transport du grain est en retard d'une génération et demie; il est totalement dépassé.

M. Hoeppner: Je suis entièrement d'accord avec vous, monsieur Earl. Je voulais simplement vous faire mettre en relief cette réalité.

J'étais un peu surpris de vous entendre dire que vous n'étiez aucunement encouragé à louer les wagons, même pour les marchés spécialisés. Je sais que le transport du seigle vers les États–Unis a été extrêmement avantageux cette année, et je pense que vous auriez pu toucher des frais de location très intéressants pour le transport du seigle. Êtes–vous du même avis?

M. Earl: C'est certainement supérieur au système non réglementé. Je veux dire par là que nous n'avons pas le problème de la démotivation que pose le système d'attribution des wagons.

[*Texte*]

The other side of it is that under a more commercial system we would go to the railways, tell them we're leasing cars and ask what kind of a break we'd get on the rate because we're providing our own cars. We don't have that type of system in grain.

Mr. Hoeppner: Maybe the rye market isn't as big an issue to you as it is to the individual farmer, but I know it was the difference between making money and losing money on the rye crop last year. There was a tremendous difference in price for milling rye.

Mr. Earl: That's right.

Mr. Hoeppner: I appreciated your comment on the trucking—

The Chairman: You have one last question, Jake.

Mr. Hoeppner: I think what should be explained is that the trucking program Dick asked you about is to short–term destinations such as the U.S., probably within 1,000 miles, as is happening today.

I think that's a tremendous asset. It has taken some of the pressure off the railway system. If it hadn't been for the trucks going into the U.S. out of Manitoba, I don't know what our elevator situation would be right now.

I think you would agree with me on that.

Mr. Earl: Oh, I would absolutely. I know we have shipped a substantial amount out of our elevators by truck. As I indicated, I would get some of that data to you.

Mr. Benoit: Mr. Chairman, I have a couple of quick questions.

I appreciated your presentation very much. I really find you to be a breath of fresh air in this whole grain transportation movement system.

Do you feel that we need more cars? That's my first question. Second, do you believe there has to be change to the Wheat Board to make this system work well? Third, what do you feel would be the impact, in paying the Crow to the producer instead of the railway, on the efficiency of the system?

Mr. Earl: Certainly the critical problem has been a lack of cars. During the last six months more cars would have helped.

As the previous witnesses have indicated, we are to some extent coming out of this. But I think I have a rather bleaker view than perhaps did the earlier witnesses. We are still shipping our canola for vessels that left three weeks ago. We are still dramatically behind in shipments. Make no mistake about that.

Mr. Benoit: Is it more cars or more efficient use of the cars?

Mr. Earl: In the short term it's more cars, but chronically and in the long term it's making more efficient use of the cars.

[*Traduction*]

L'autre aspect important, c'est que dans le contexte d'un système davantage axé sur les principes commerciaux, nous pourrions nous adresser aux compagnies de chemins de fer pour leur demander de nous offrir un tarif préférentiel, étant donné que nous fournissons nos propres wagons. Ce genre de système n'existe pas pour le grain.

M. Hoeppner: Le marché du seigle est peut–être moins important pour vous que pour l'agriculteur indépendant, mais je sais qu'il a fait la différence entre une perte sèche et des gains pour certains agriculteurs l'année dernière qui cultivent le seigle. Il y avait une grande différence de prix pour la mouture du seigne.

M. Earl: C'est exact.

M. Hoeppner: J'ai bien aimé vos commentaires au sujet de l'industrie du transport routier. . .

Le président: Une dernière question, Jake.

M. Hoeppner: En ce qui concerne le programme de transport routier au sujet duquel Dick vous a posé une question tout à l'heure, il conviendrait de préciser qu'il vise surtout le transport sur de courtes distances, mettons un maximum de 1 000 milles, vers les États–Unis comme cela se fait à l'heure actuelle.

À mon avis, c'est très positif. Les chemins de fer font maintenant l'objet de beaucoup moins de pressions. Si, au Manitoba, on n'avait pas pu faire transporter nos céréales vers les États–Unis, je me demande quel serait l'état actuel des silos.

Je suis sûr que vous êtes du même avis.

M. Earl: Oui, absolument. Je sais que nous avons fait transporter une bonne quantité de grain par camion à partir de nos silos. Comme je vous le disais tout à l'heure, je vais vous envoyer des chiffres à ce sujet.

M. Benoit: Monsieur le président, j'ai quelques petites questions à poser.

J'ai beaucoup aimé votre exposé. Dans le contexte du système de transport du grain, vos commentaires me semblent extrêmement encourageants.

Pourquoi pensez–vous qu'il faut davantage de wagons; voilà ma première question. Deuxièmement, pensez–vous qu'il faut changer le mandat de la Commission canadienne du blé pour assurer le bon fonctionnement? Troisièmement, si l'on versait le tarif du nid–de–Corbeau aux producteurs, plutôt qu'aux chemins de fer, quelle incidence cette décision aurait–elle sur l'efficacité du système?

M. Earl: Jusqu'à présent, le problème le plus critique que nous avons connu est celui du manque de wagons. Au cours des six derniers mois, nous aurions trouvé bien utile de disposer de plus de wagons.

Comme les témoins précédents vous l'ont indiqué, la situation s'améliore petit à petit sur ce plan–là. Mais à cet égard, je suis un peu moins positif que les autres témoins. Le canola qui est actuellement en voie d'acheminement est destiné à des bâteaux qui sont partis depuis trois semaines. Nous avons encore énormément de retards pour ce qui est des expéditions. Voilà la réalité.

M. Benoit: Faut–il vraiment plus de wagons, ou faut–il les utiliser de façon plus efficace?

M. Earl: Dans l'immédiat, il nous faut plus de wagons, mais à long terme, il faut évidemment parvenir à les utiliser plus efficacement.

[*Text*]

I might say too, Mr. Benoit, it's freeing up this system so that we can manage better. If we managed the system as a grain company instead of sitting and waiting for cars to be doled out by central regulators and having to be overridden by short–term fairness issues and all types of other regulatory obstructions, we could do things better.

On the Canadian Wheat Board question, I'd like a little further clarification on that before I would answer. I'll answer the last one, though, about paying the Crow benefit to farmers.

There's a very simple economic principle that free resources, or you might say underpriced resources, get wasted. We have a situation now where the grain handling and transportation system consumes, if you like, too many transportation resources—too many cars, too many branch lines, too many yards, too many minutes in yards, all those things. For 30, 40, 50 years the resource has been underpriced to the user. That is why we have not had the incentives to change. Pulling out the subsidy and putting in a commercial rate is only the first step, but it's the first step toward having the full transportation cost felt back at the farm level. That will be an incentive, a driver, for efficiency.

If you could clarify your question about the Canadian Wheat Board I would try to answer it.

Mr. Benoit: I guess I could put the question another way. Should the Canadian Wheat Board have any more say in allocation cars than has a grain company? Should they perhaps have the same say as a grain company?

Mr. Earl: The Canadian Wheat Board has two mandates. One is to be a marketing agency that sells it overseas. The other, if you like, is to distribute that market opportunity equally among farmers. This is the whole purpose of the quota system, pooling, etc. What goes on in between is a matter of logistics control.

• 1245

On balance the board has gotten into the business of controlling that—and there's a very long history of this—because there was nobody else to do it and because at one time it was appropriate, I think, to have a central authority. But these conditions that required coordination at a central level are disappearing. Within ten years we hope we're no longer going to be peddling cars up and down branch lines and needing somebody to put together train runs and things of this nature.

When we say phase out the car allocation system, we mean it. Get rid of the central authorities, which are intrusions, if you like. They intrude and place themselves in the middle of this system. Create a more commercial environment where we can manage the system and do it efficiently.

[*Translation*]

Si je peux ajouter quelque chose, monsieur Benoit, il faut également desencombrer le système afin qu'on puisse mieux le gérer. Si nous gérions notre système de transport comme une entreprise commercial, au lieu d'attendre qu'un organisme de réglementation central nous attribue des wagons, ou qu'on ait réglé des questions d'équité dans l'immédiat ou éliminer toute sorte d'autres obstacles réglementaires, nous pourrions évidemment travailler beaucoup plus efficacement.

Quant à la Commission canadienne du blé, j'aimerais avoir quelques éclaircissements avant de vous répondre. Je vais d'abord répondre à votre dernière question au sujet du versement du tarif du nid–de–Corbeau aux agriculteurs.

Selon un principe économique fort simple, les ressources qui sont gratuites, ou disons sous–évaluées, sont nécessairement gaspillées. À l'heure actuelle, le système de manutention et de transport du grain accapare trop de ressources reliées au transport—trop de wagons, trop d'embranchements, trop de gares de triage, trop de temps dans les gares de triage et ainsi de suite. Depuis 30, 40 ou 50 ans, le prix payé par l'utilisateur est insuffisant. Voilà pourquoi nous n'avons pas été incités à modifier le système. L'élimination de la subvention et son remplacement par un tarif commercial n'est que la première étape, mais c'est ainsi que nous pourrons justement tenir compte du coût intégral des transports au niveau de la ferme. Le fait de devoir en tenir compte incitera tous les intéressés à être plus efficaces.

Si vous voulez clarifier votre question au sujet de la Commission canadienne du blé, je veux bien essayer d'y répondre.

M. Benoit: Peut–être pourrais–je la formuler autrement. La Commission canadienne du blé devrait–elle avoir plus de poids qu'une société céréalière pour ce qui est de l'attribution des wagons? Ou autant de poids qu'une société céréalière?

M. Earl: La Commission canadienne du blé a deux grandes fonctions. L'une est de commercialiser le produit à l'étranger, alors que l'autre est d'assurer la répartition équitable des possibilités de commercialisation entre tous les agriculteurs. Voilà justement l'objet du système de contingents et de la mise en commun. Tout le reste relève de la logistique.

En fait, si la Commission a pris en charge cette activité—et elle le fait depuis bien longtemps—c'est parce que personne d'autre ne voulait le faire et parce qu'il convenait au départ d'avoir un organisme central qui puisse tout coordonner. Mais les conditions qui exigeaient une coordination centrale disparaissent petit à petit. J'espère que d'ici 10 ans, nous n'allons plus encombrer les embranchements avec tous ces wagons et faire appel à quelqu'un pour organiser les activités de transport par chemin de fer, et ce genre de chose.

Quand je dis qu'il faut éliminer progressivement le système d'attribution des wagons, je suis sérieux. Il faut supprimer complètement l'organisme central de coordination qui, plus qu'autre chose, représente une intrusion. Les autorités centrales se placent comme intermédiaires, en quelque sorte. Il faut plutôt créer un environnement commercial où nous pourrons non seulement gérer le système, mais le faire efficacement.

[*Texte*]

Mr. Benoit: Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Earl.

How would you suggest the individual farmer, who would like to have perhaps the same degree of independence as a large company such as yours, can be protected?

Mr. Earl: From what?

The Chairman: Protected from abuses.

Mr. Earl: I think we have long had a Canadian Grain Commission whose purpose is indeed to protect the farmer. I will acknowledge Mr. Easter's point that market solutions are not the absolute panacea for everything. There do have to be protections. We as shippers want access to the shipper protection provisions of the National Transportation Act and I would think the small farmer would want access to protective mechanisms under the Canada Grain Act.

I think all of us collectively have to sit down and think through precisely what these protective mechanisms are in the kind of world we think is coming—the niche market, the more market–oriented world, a world where we can create the commercial incentives but at the same time provide these kinds of historic protections against market failure.

The Chairman: Thank you very much for coming this morning.

I thank the other witnesses, who I see are still in the audience. I thank the committee members for being mostly precise in their questioning.

We stand adjourned until tomorrow at 3:30 p.m.

[*Traduction*]

M. Benoit: Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Earl.

Selon vous, comment peut–on protéger l'autonomie de l'agriculteur indépendant, qui voudrait sans doute jouir de la même indépendance qu'une grande compagnie comme la vôtre?

M. Earl: Le protéger contre quoi?

Le président: Contre les abus.

M. Earl: Écoutez, la Commission canadienne du blé assure depuis longtemps la protection de l'agriculteur. Je suis tout à fait d'accord avec M. Easter pour dire que le marché ne peut régler tous les problèmes. Il faut prévoir un certain nombre de mécanismes de protection. En tant qu'expéditeurs, nous voudrions être visés par les dispositions de la Loi nationale sur les transports qui protègent les expéditeurs, et j'imagine que le petit agriculteur voudrait sans doute être visé par les mécanismes de protection prévus dans la Loi sur les grains du Canada.

Je pense que nous devons participer à un effort de réflexion collectif pour déterminer avec précision en quoi consisterait ces mécanismes de protection dans le contexte du marché futur—c'est–à–dire le marché à créneaux—soit un monde davantage axé sur le marché où il peut exister non seulement des mesures d'incitation commerciale mais aussi des mécanismes de protection lorsque le marché n'est pas stable.

Le président: Je vous remercie de votre présence ce matin.

J'en profite aussi pour remercier les autres témoins, qui sont encore parmi nous. Je voudrais également remercier les membres du comité d'avoir su poser des questions très précises.

La séance est levée jusqu'à demain à 15h30.

MAIL POSTE
Canada Post Corporation/Société canadienne des postes
Postage paid / Port payé
Lettermail / Poste–lettre
8801320
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré–Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non–livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré–Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Grain Transportation Agency:

Peter Thomson, Administrator;

Mike Shumsky, Executive Director, Planning;

Bruce McFadden, Executive Director, Operations.

From the Prairie Pools:

Charlie Swanson, Executive Member and President, XCAN Grain Pool Ltd.;

Patty Townsend, Manager, Communications.

From the United Grain Growers:

Paul Earl, Manager, Corporate Affairs.

TÉMOINS

De l'Office du transport du grain:

Peter Thomson, administrateur;

Mike Shumsky, directeur exécutif, Planification;

Bruce McFadden, directeur exécutif, Exploitation.

Du Syndicat du blé des Prairies:

Charlie Swanson, membre du Conseil de l'Administration et président, «XCAN Grain Pool Ltd.»;

Patty Townsend, gérante, Communications.

De «United Grain Growers»:

Paul Earl, gérant, Affaires générales.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Government Publications

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 2

Wednesday, May 4, 1994

Chairman: Wayne Easter

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 2

Le mercredi 4 mai 1994

Président: Wayne Easter

Minutes of Proceedings and Evidence of the Sub–Committee on

Grain Transportation

of the Standing Committee on Agriculture and Agri–Food

Procès–verbaux et témoignages du Sous–comité du

Transport du grain

du Comité permanent de l'agriculture et de l'agro–alimentaire

---

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(1), consideration of the viability of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System, specifically grain transportation

NOTE: Pursuant to Standing Order 108(1)(*a*), this is a joint meeting of the Sub–Committee on the St. Lawrence Seaway of the Standing Committee on Transport and the Sub–Committee on Grain Transportation of the Standing Committee on Agriculture and Agri–Food

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(1) du Règlement, étude de la viabilité du réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint–Laurent, spécifiquement le transport du grain

NOTA: Conformément à l'article 108(1)*a)* du Règlement, ceci est une séance conjointe du Sous–comité de la Voie maritime du Saint–Laurent du Comité permanent des transports et du Sous–comité permanent de l'agriculture et de l'agro–alimentaire

---

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the Thirty–fifth Parliament, 1994

Première session de la trente–cinquième législature, 1994

SUB–COMMITTEE ON GRAIN TRANSPORTATION OF THE STANDING COMMITTEE ON AGRICULTURE AND AGRI–FOOD

Chairman: Wayne Easter

Members

Bernie Collins
Jake E. Hoeppner
Jean–Paul Marchand
Paul Steckle

(Quorum 3)

Marc Toupin

Clerk of the Sub–Committee

SOUS–COMITÉ DU TRANSPORT DU GRAIN DU COMITÉ PERMANENT DE L'AGRICULTURE ET DE L'AGRO–ALIMENTAIRE

Président: Wayne Easter

Membres

Bernie Collins
Jake E. Hoeppner
Jean–Paul Marchand
Paul Steckle

(Quorum 3)

Le greffier du Sous–comité

Marc Toupin

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, MAY 4, 1994
(2)

[*Text*]

The Sub–Committee on Grain Transportation of the Standing Committee on Agriculture and Agri–Food met jointly with the Sub–Committee on the St. Lawrence Seaway of the Standing Committee on Transport at 3:37 o'clock p.m. this day, in Room 701, La Promenade, the Chairman of the Sub–Committee on the St. Lawrence Seaway, Joe Comuzzi, presiding.

Members of the Sub–Committee on Grain Transportation present: Bernie Collins, Wayne Easter, Jake E. Hoeppner, Jean–Paul Marchand and Paul Steckle.

Members of the Sub–Committee on the St. Lawrence Seaway present: Joe Comuzzi, Michel Guimond, Dick Harris, Charles Hubbard and Jim Jordan.

Senator present: The Honourable Senator Bud Olson.

Other Members present: Vic Althouse and Leon Benoit.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From CN Rail: Sandi Mielitz, Vice–President, Western Region. *From CP Rail System:* Rick Sallee, Vice–President, Marketing and Sales, Heavy Haul; Axel Conradi, General Manager, Marketing–Grain, Heavy Haul. *From Canadian Wheat Board:* Robert Roehle, Head, Corporate Communications; Robert Harris, Director, Grain Transportation, Western Region. *From Canada Grains Council:* Douglas Campbell, President and Chief Executive Officer; *From Western Canadian Wheat Growers Association:* Hubert Esquirol, President. *From Canadian Wheat Board Advisory Council:* Wilf Harder, Chairman; and Roy Atkinson, Member. *From Grain Workers Union:* Henry Kancs, Secretary–Treasurer.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(1), the Sub–Committee resumed consideration of the viability of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System, specifically grain transportation (*See Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on Agriculture and Agri–Food, dated April 28, 1994, Issue No. 17*)

Sandi Mielitz made a statement and answered questions.

Rick Sallee made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

Robert Roehle made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 6:55 o'clock p.m., the Chairman of the Sub–Committee on Grain Transportation, Wayne Easter, took the Chair.

At 7:10 o'clock p.m., the Chairman of the Sub–Committee on the St. Lawrence Seaway, Joe Comuzzi, took the Chair.

Douglas Campbell made a statement and answered questions.

Hubert Esquirol made a statement and answered questions.

PROCÈS–VERBAL

LE MERCREDI 4 MAI 1994
(2)

[*Traduction*]

Le Sous–comité du transport grain du Comité permanent de l'agriculture et de l'agro–alimentaire tient une séance conjointe avec le Sous–comité de la Voie maritime du St–Laurent du Comité permanent des transports, à 15 h 37, dans la salle 701 de l'immeuble La Promenade, sous la présidence de Joe Comuzzi (président du Sous–comité de la Voie maritime du St–Laurent).

Membres du Sous–comité du transport du grain: Bernie Collins, Wayne Easter, Jake E. Hoeppner, Jean–Paul Marchand et Paul Steckle.

Membres du Sous–comité de la Voie maritime du St–Laurent: Joe Comuzzi, Michel Guimond, Dick Harris, Charles Hubbard et Jim Jordan.

Sénateur présent: L'hon. sénateur Bud Olson.

Autres députés présents: Vic Althouse et Leon Benoit.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De CN Rail: Sandi Mielitz, vice–président, Région de l'Ouest. *Du Réseau CP Rail:* Rick Sallee, vice–président, Marketing et Ventes, Transport massif; Axel Conradi, directeur général, Marketing–Grain, Transport lourd; *De la Commission canadienne du blé:* Robert Roehle, directeur, Communications générales; Robert Harris, directeur, Opérations ferroviaires de l'Ouest. *Du Conseil des grains du Canada:* Douglas Campbell, président–directeur général. *De Western Canadian Wheat Growers Association:* Hubert Esquirol, président. *Du Conseil consultatif de la Commission canadienne du blé:* Wilf Harder, président et Roy Atkinson, membre. *Du Syndicat des travailleurs du grain:* Henry Kancs, secrétaire–trésorier.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(1) du Règlement, le Sous–comité examine la viabilité du réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint–Laurent, particulièrement le transport du grain (*voir les Procès–verbaux et témoignages du Comité permanent de l'agriculture et le l'agro–alimentaire, 28 avril 1994, fascicule nº 17*).

Sandi Mielitz fait un exposé et répond aux questions.

Rick Sallee fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

Robert Roehle fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

À 18 h 55, le président du Sous–comité du transport du grain, Wayne Easter, assume la présidence.

À 19 h 10, le président du Sous–comité de la Voie maritime, Joe Comuzzi, reprend le fauteuil.

Douglas Campbell fait un exposé et répond aux questions.

Hubert Esquirol fait un exposé et répond aux questions.

Wilf Harder made a statement and, with the other witness, answered questions.

Henry Kancs made a statement and answered questions.

At 10:15 o'clock p.m., the Sub–Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Sub–Committee

Wilf Harder fait un exposé puis, avec l'autre témoin, répond aux questions.

Henry Kancs fait un exposé et répond aux questions.

À 22 h 15, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Sous–comité

Marc Toupin

[*Texte*]

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

Wednesday, May 4, 1994

[*Traduction*]

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

Le mercredi 4 mai 1994

• 1536

The Chairman: Good afternoon, ladies and gentlemen. Pursuant to Standing Order 108(1)(a), this is a joint meeting of the Subcommittee on the St. Lawrence Seaway of the Standing Committee on Transport, and the Subcommittee on the Grain Transportation of the Standing Committee on Agriculture and Agri–Food.

The first witness today is Sandi Mielitz, the vice–president of CNR. Welcome, Ms Mielitz. Any time you're ready, proceed.

Ms Sandi Mielitz (Vice–President, Western Canada, CN North America): Thank you. I'd like to start, Mr. Chair, by reading some brief comments and an overview statement, which we have kept purposely short. Then you can proceed to ask questions.

The Chairman: The report is being circulated.

Ms Mielitz: I would like to thank you for giving CN North America the opportunity to present some information on the grain hopper car supply issue. I'll start with a short overview of the situation; however, I'll reserve most of my time before you to answer your questions.

First let me talk about the hot topic, which is the western grain fleet. The size of CN's hopper fleet varies according to demand but has averaged about 12,500 cars at any one time over the past few years. Last September CN had 11,300 hopper cars in its grain fleet. This number was based on demand forecasts we received from our customers.

However, sales suddenly jumped in late September and we were faced with a problem. Due to extraordinary circumstances we could not immediately lease cars from the United States, something we normally do when faced with a surge in sales. We scoured the American car lease market and, by entering into many small lease arrangements, increased our grain fleet to 13,000 hopper cars by January. We also put 270 boxcars normally reserved for movements to Churchill back into general service.

Continued aggressive action in the lease market has enabled CN to increase its hopper fleet to 15,000 cars. This fleet includes roughly 9,300 government hopper cars, 1,700 CN hoppers, over 3,300 leased hoppers, 675 boxcars and 55 open–top hopper cars. There are also a couple of hundred privately owned hopper cars being used by individual grain companies. We have 1,000 more leased hopper cars coming into our fleet in the next few weeks. By mid–May CN will have the largest fleet we have ever used to move grain.

Le président: Bonjour, mesdames et messieurs. Conformément à l'alinéa 108(1)a) du Règlement, ceci est une séance conjointe du Sous–comité de la Voie maritime du Saint–Laurent du Comité permanent des transports et du Sous–comité du transport du grain du Comité permanent de l'agriculture et de l'agro–alimentaire.

Aujourd'hui, notre premier témoin est Sandi Mielitz, vice–présidente de CN Rail. Madame Mielitz, je vous souhaite la bienvenue. Vous pouvez commencer quand vous voudrez.

Mme Sandi Mielitz (vice–présidente, Région de l'ouest du Canada, CN Amérique du Nord): Merci. Monsieur le président, j'aimerais commencer par vous lire quelques observations ainsi qu'un exposé de la situation générale que nous nous sommes efforcés de garder succinct. Ensuite, je pourrai répondre à vos questions.

Le président: On distribue actuellement ce document.

Mme Mielitz: J'aimerais vous remercier de donner à CN Amérique du Nord la possibilité de vous présenter des renseignements sur la question de l'offre de wagons–trémie pour le transport du grain. Je vais commencer par un survol rapide de la situation afin de consacrer la plus grande partie du temps qui m'est imparti à répondre à vos questions.

Je vais parler d'abord du sujet brûlant, le parc de wagons de transport du grain de l'Ouest. La taille du parc de wagons–trémie de CN varie en fonction de la demande, mais la moyenne s'est maintenue à environ 12 500 wagons au cours des dernières années. En septembre dernier, CN avait 11 300 wagons–trémie pour transporter du grain. La taille du parc est fonction des prévisions de la demande que nos clients nous fournissent.

Toutefois, les ventes ont subitement grimpé en flèche à la fin de septembre, ce qui nous a causé un problème. Des circonstances extraordinaires nous ont empêchés de louer immédiatement des wagons aux États–Unis, comme nous le faisons normalement quand les ventes augmentent soudainement. Nous avons fait le tour du marché américain de location de wagons et conclu de nombreux petits marchés afin de louer des wagons, ce qui nous a permis de disposer de 13 000 wagons–trémie de transport de grain en janvier. Nous avons aussi réaffecté au service général 270 wagons couverts que nous réservons normalement au transport à destination de Churchill.

Les mesures dynamiques que nous avons prises pour louer des wagons ont eu pour résultat de porter notre parc à 15 000 unités, soit environ 9 300 wagons–trémie appartenant au gouvernement, 1 700 appartenant au CN, plus de 3 300 wagons loués, 675 wagons couverts et 55 wagons découverts. Nous disposons aussi d'environ 200 wagons–trémie appartenant à des intérêts privés, qui sont utilisés par des compagnies céréalières. Enfin, nous aurons d'ici à quelques semaines 1 000 autres wagons–trémie loués de plus. À la mi–mai, le CN aura donc plus de wagons de transport de grain qu'il n'en a jamais eu.

[*Text*]

In addition to increasing the fleet, CN has introduced several measures aimed at making better use of the cars. We increased our hopper car maintenance budgets to keep more of them on the road at any one time. We added more crews to our Thunder Bay operation last fall to handle the extra workload. We're looking at doing the same, once support gets into full operation this spring.

We have introduced operational measures such as directional loading and modified train–run service to increase our efficiency. We have done as much as the regulations will let us do to persuade some of our customers to promptly unload their cars once they arrive at their destination.

By the way, this is a real problem for us. We are not allowed to charge demurrage on grain cars that sit idle, some of them for weeks at a time. We have had up to 1,000 cars—that is, 5% to 10% of our fleet—sitting at destination waiting to be unloaded and there isn't a thing we can do about it.

However, even with a record fleet and operational improvements we've had trouble keeping up with the demand for grain cars. To see why, we have to look at the conditions that affected the movement of those cars.

First, farmers have made significant changes in their cropping patterns. The mix of crops we're moving is much more diversified. Wheat acreages were down last year, while canola and specialty crops were at record highs.

These newer oilseed and specialty crops require more handling than wheat and barley. They cannot be pooled as easily at port terminals, and each individual car must be handled more often than is the case for wheat and barley.

Grain produced in western Canada is also moving to more destinations than ever before. One major reason was the extraordinary weather in the United States last summer. Extensive flooding in the American midwest and south, and a drought in the southeast, knocked out a significant chunk of the American corn crop, their main source of animal feed. The United States has been importing Canadian feed wheat to fill American needs.

The Canadian grain industry has also done an excellent job of selling barley, durum wheat, canola, oats, and other crops into that lucrative market south of the border.

However, moving those crops to the United States takes more time than moving the same cars to Canadian ports. In most cases, it's simply further to go. Extensive sales have been made to small feed lots in areas as far away as Florida, North Carolina, Tennessee, Texas, and Arkansas.

[*Translation*]

En plus d'augmenter son parc de wagons, le CN a pris plusieurs mesures pour optimiser leur utilisation. Nous avons accru notre budget d'entretien des wagons–trémie pour en avoir constamment un plus grand nombre en service. L'automne dernier, nous avons ajouté des équipes à notre personnel de Thunder Bay pour pouvoir absorber le surplus de travail prévu. Nous envisageons d'en faire autant quand nos activités de soutien fonctionneront à plein rendement ce printemps.

• 1540

Nous avons introduit des mesures opérationnelles comme le chargement directionnel et un service modifié de routage pour accroître notre efficience. Nous avons fait tout ce que les règlements nous autorisent à faire pour persuader certains de nos clients de décharger promptement leurs wagons une fois que ceux–ci sont rendus à destination.

Incidemment, les délais de déchargement nous causent des problèmes majeurs. Nous ne sommes pas autorisés à facturer des redevances de stationnement quand les wagons de transport de grain restent en place parfois pendant des semaines. Nous avons eu jusqu'à 1 000 wagons—de 5 p. 100 à 10 p. 100 de notre parc—arrêtés à leur destination jusqu'à ce qu'on les décharge, et nous ne pouvons rien faire pour accélérer la cadence.

Pourtant, même avec un parc plus grand que jamais et avec les améliorations opérationnelles que nous avons apportées, il nous a été difficile de répondre à la demande de wagons. Afin de savoir pourquoi, il nous faut étudier les conditions qui ont influé sur le mouvement des wagons.

Premièrement, les agriculteurs ont nettement modifié leurs types de culture. Nous transportons maintenant des récoltes beaucoup plus variées que naguère. L'an dernier, on a cultivé moins de blé, alors que la culture de colza et les cultures spéciales ont atteint des niveaux record.

Ces nouvelles cultures spéciales, notamment d'oléagineux, nécessitent plus de manutention que le blé et l'orge. Ces produits ne peuvent pas être mis en commun aussi facilement dans les terminaux portuaires, et exigent plus d'opérations par wagon que lorsqu'on transporte du blé et de l'orge.

Les céréales produites dans l'Ouest sont aussi livrées à plus de destinations que jamais. Les intempéries exceptionnelles qui ont sévi aux Etats–Unis l'été dernier sont l'une des principales raisons de ce phénomène. Les grandes inondations qui ont ravagé le Midwest et le sud des États–Unis se sont combinées avec la sécheresse qui a affligé le sud–est pour détruire la plus grande partie de la récolte américaine de maïs, qui est la principale source de provendes pour les Américains. Les Etats–Unis ont importé du blé canadien de provende pour leurs propres besoins.

L'industrie céréalière canadienne a aussi fait de l'excellent travail en vendant de l'orge, du blé dur, du colza, de l'avoine et d'autres céréales sur le lucratif marché américain.

Toutefois, il est plus long de transporter ce grain aux États–Unis que d'envoyer ces mêmes wagons dans les ports canadiens. Dans la plupart des cas, les distances sont tout simplement plus longues. En outre, les producteurs canadiens ont beaucoup vendu à de petits parcs d'engraissement dans des États aussi éloignés que la Floride, la Caroline du Nord, le Tennessee, le Texas et l'Arkansas.

[*Texte*]

With more kinds of crops going to more places, the demands on the transportation system are unprecedented. We've increased our fleet and improved our procedures, but a backlog of two million tonnes of delayed sales had built up over the winter. There are several reasons for this.

The biggest single influence on grain transportation this year has been the weather. A wet summer and fall last year pushed the harvest into October, at a time when everything began to move at once. Weather also had a huge impact on the United States rail system. For a prolonged period, the Mississippi River system was virtually closed, forcing large amounts of grain to move by rail car rather than by barge.

The flooding also disrupted normal U.S. rail shipping patterns. The result was that CN could not supplement its fleet with leased cars from the U.S.

Weather continued to be a major factor during the winter. Record cold and record snow over much of North America from the middle of December until well into March tied up the entire grain transportation system in Canada and much of the United States. Western farmers couldn't deliver grain, elevators couldn't handle it, and railways couldn't move it. At least one million tonnes of the backlog can be directly blamed on last winter's weather.

Another major problem was the west coast longshoremen's strike, which stopped exports through the west coast for 11 days in February. As always happens when there is a major disruption in the grain handling system, it took several weeks to recover.

As well, we continue to face the problem of lack of weekend work at west coast grain terminals. Very little grain is being unloaded at Prince Rupert or Vancouver on weekends. At CN we work seven days a week. If the terminals could do so, too, there is no question that we could clean up this backlog faster. Even so, we are in the mopping-up stage at this time. The cars are there, the weather is better, and the seaway is coming back into full operation.

The Grain Transportation Agency estimates that the backlog will be cleaned up by the end of the crop year.

To put the situation in perspective, we have managed to move a significant amount of grain. Total Canadian exports are approximately the same as last year. Between August 1, 1992, and the middle of April 1993, Canada exported a total of 16.74 million tonnes of grain to all destinations. In the same time period for this year, exports totalled 16.79 million tonnes.

• 1545

To sum up, this has been a difficult and unusual year in the grain industry. That having been said, we cannot close the books on this year without learning from our experience. Production is changing and markets are changing, and the system must respond.

[*Traduction*]

Comme il faut acheminer une plus vaste gamme de récoltes jusqu'à des destinations plus variées, le système de transport doit répondre à une demande sans précédent. Nous avons augmenté notre parc et amélioré nos méthodes, mais nous avons accumulé pendant l'hiver un arriéré de deux millions de tonnes de ventes différées. Cette situation est imputable à plusieurs facteurs.

Celui qui a le plus influé sur le transport du grain cette année est le climat. L'été et l'automne humides que nous avons connus l'an dernier ont retardé la récolte jusqu'en octobre, quand tout a commencé en même temps. De plus, les conditions climatiques ont eu un impact énorme sur le système ferroviaire américain. Le réseau fluvial du Mississipi a été virtuellement bloqué pendant longtemps, de sorte qu'il a fallu transporter par chemin de fer plutôt que par barges de grandes quantités de céréales.

De plus, les inondations ont perturbé les opérations des transports ferroviaires aux Etats-Unis. Par conséquent, le CN n'a pas pu compléter son parc de wagons avec des wagons loués aux Américains.

Le climat a continué d'être un facteur majeur pendant l'hiver. De la mi-décembre jusqu'à bien après le début de mars, des minimums records et des chutes de neige sans précédent dans une grande partie de l'Amérique du Nord ont bloqué tout le système de transport de grain du Canada et d'une bonne partie des États-Unis. Les agriculteurs de l'Ouest n'ont pas pu livrer leur grain, les élévateurs n'ont pas pu le recevoir et les entreprises ferroviaires n'ont pas pu le transporter. Au moins un millions de tonnes de l'arriéré est directement imputable à la rigueur de l'hiver dernier.

La grève des débardeurs de la côte ouest a elle aussi été un facteur important, car elle a bloqué les exportations dans cette région pendant 11 jours, en février. Et, comme c'est toujours le cas lorsqu'il est gravement perturbé, il a fallu plusieurs semaines au sytème de transport du grain pour s'en remettre.

Enfin, nous continuons à avoir des difficultés parce que le personnel des silos portuaires de la côte ouest ne travaille pas pendant le week-end. On décharge très peu de grain à Prince Rupert ou à Vancouver le samedi et le dimanche. Au CN, nous travaillons sept jours sur sept. Si le personnel des silos portuaires pouvait en faire autant, il est certain que nous pourrions liquider l'arriéré plus vite. Pourtant, en dépit de toutes ces difficultés, nous terminons ce travail. Des wagons sont là, les conditions atmosphériques sont meilleures et la Voie maritime commence à fonctionner à plein rendement.

L'Office du transport du grain estime que l'arriéré sera entièrement résorbé d'ici à la fin de la campagne agricole.

Pour mettre la situation en contexte, disons que nous avons réussi à transporter d'importantes quantités de grain. Le total des exportations du Canada est à peu près le même que l'an dernier. Du 1er août 1992 à la mi-avril 1993, le Canada a exporté en tout 16,74 millions de tonnes de grain, toutes destinations confondues. Cette année, pour la même période, les exportations totalisent 16,79 millions de tonnes.

Bref, l'année a été difficile et inhabituelle pour l'industrie du grain. Ceci dit, nous ne pouvons pas fermer les livres de l'année sans tirer des leçons de l'expérience. La production change, les marchés aussi, et le système doit s'adapter en conséquence.

[*Text*]

CN would like to offer the following recommendations to this committee to improve the efficiency of grain transportation in Canada.

First, there are things we need to do in the short term to ensure that next year's movement works as smoothly as possible. As mentioned above, the most important improvement that could be made to the system is predictable operations for seven days per week at west coast terminals. Not only would this improve car cycles, but it would balance the flow of loaded grain cars to port and empty cars returning to the prairies.

Given the increasingly diversified mix of grains moving through Canada's ports, more must be done to pool grains and oilseeds arriving at terminals. Specifically, Thunder Bay operators need to take a hard look at pooling canola, non-board grains, and feed peas. At Vancouver, we need a more flexible pooling system, among the terminals, for canola.

Given our inability to charge demurrage for unloading delays, we need more cooperation from the entire industry, including receivers in eastern Canada, to ensure that car cycles are kept as short as possible. Delays in unloading cars not only add costs to the system and affect the farmer, but also add to the unpredictability of the movement.

Special efforts must be made by all shippers moving grain via Thunder Bay to the U.S. to reduce delays resulting from grading, misgrading, and rebilling cars in Thunder Bay.

The car-forecasting system must be improved to extend the three-month planning horizon to provide outlooks for entire crop year, as well as more detailed forecasts for a period of up to six months. Rules in the car-allocation system need to be changed to try to eliminate the current incentive to increase short-term sales in periods of tight car supply.

Finally, industry processes must be improved to ensure a better coordination between the types and grades of grain loaded in the prairies and the specific requirements of incoming vessels.

At the present time, CN is participating in a senior-level industry committee that is investigating several of the items mentioned above. Over the long term, however, even more significant improvements could result from specific changes to the regulatory structure.

[*Translation*]

Le CN aimerait présenter les recommandations suivantes au Comité afin d'améliorer l'efficience du transport du grain au Canada.

Premièrement, à court terme, nous devons prendre des mesures pour faire en sorte que les activités de transport cette année se déroulent le mieux possible. Comme nous l'avons dit, la plus grande amélioration susceptible d'être apportée au sytème consisterait à faire fonctionner régulièrement sept jours sur sept les silos portuaires de la côte ouest. Cela nous permettrait non seulement de raccourcir le cycle de rotation des wagons, mais aussi d'équilibrer les mouvements de wagons chargés vers les ports et de wagons vides vers les Prairies.

Compte tenu de la gamme de plus en plus variée des céréales acheminées via les ports du Canada, il faut améliorer la mise en commun des céréales et des oléagineux transportés jusqu'aux silos portuaires. Les exploitants de Thunder Bay, par exemple, doivent vraiment envisager la mise en commun du colza, des céréales produites hors-Commission et des pois fourragers. À Vancouver, nous avons besoin d'un système de mise en commun, plus souple entre les terminaux, pour le colza.

Puisqu'il nous est interdit de percevoir des redevances de stationnement dans le cas des longs délais de déchargement, nous avons besoin d'une meilleure collaboration dans toute l'industrie du transport du grain, et notamment de celle des entreprises de l'est du Canada auquel on livre du grain, pour faire en sorte que le cycle de rotation des wagons soit le plus court possible. Les retards du déchargement des wagons ont pour effet non seulement d'accroître le coût du système, ce qui a des répercussions pour les agriculteurs, mais aussi de rendre le transport moins prévisible.

Il faut aussi que tous les expéditeurs qui font transporter du grain aux États-Unis via Thunder Bay s'efforcent tout particulièrement de réduire les retards imputables au classement ainsi qu'aux erreurs de classement et à la refacturation des cargaisons des wagons transitant par Thunder Bay.

Le système de prévision des wagons requis doit en outre être amélioré, de façon à prolonger l'horizon de planification de trois mois pour générer des prévisions globales sur toute la campagne, de même que des prévisions détaillées pour une période allant jusqu'à six mois. Par ailleurs, on doit modifier les règles du système de répartition des wagons afin de tenter d'éliminer les facteurs actuels d'incitation à l'augmentation des ventes à court terme dans les périodes où les wagons sont rares.

Enfin, les méthodes de l'industrie du transport du grain doivent être améliorées afin de mieux coordonner les types et les qualités de céréales chargées dans les Prairies, en fonction des besoins particuliers des navires qui arrivent dans les ports.

À l'heure actuelle, le CN participe aux activités d'un comité de dirigeants de l'industrie du transport du grain qui étudie plusieurs des points susmentionnés. Néamoins, à long terme, certains changements apportés au cadre réglementaire pourraient rendre possible des améliorations plus nettes encore.

[*Texte*]

First, there appears to be a clear industry consensus for the railways to be allowed to charge demurrage to shippers who delay the unloading of cars. This is a normal commercial practice for any other commodity moving by rail and should be instituted for grain.

Second, the experience of this past year led CN to conclude we must seriously evaluate the option of car–allocation system that's market driven. Not only does the current system provide incentives for shippers to increase nearby sales when car supply is tight, but it is also lacks the mechanisms to appropriately prioritize shipments during peak periods. Further discussion in the industry is needed before such a change can be instituted. However, the regulatory flexibility required to implement such a system should be in place. Current proposals for changing the Western Grain Transportation Act do not deal with this issue. If the government decides to amend the act, it is critical for this matter to be dealt with.

Thank you for your attention, and I look forward to answering your questions.

The Chairman: Thank you Ms Mielitz. I see Senator Olson. Senator, there's a spot at the table here if you'd like to join us.

• 1550

The rules will apply as of yesterday. We're here for the specific purpose of finding a solution to the grain car shortage. We will not discuss the Western Grain Transportation Act.

We have a lengthy agenda, ladies and gentlemen. There are many functions later on this evening. You will get extra marks if you decide to pass if you don't have any relevant or supplemental questions.

With that, *Monsieur* Guimond.

M. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Dans votre présentation, madame, vous dites que les budgets d'entretien ont été augmentés pour maintenir un plus grand nombre de wagons en service. J'aimerais avoir une idée de ce que cela représente en termes de dollars.

Ms Mielitz: I will respond in English, if you don't mind.

I don't know what the exact amount of the increase was. In effect, what we were doing was taking the percentage of our fleet that is in what we call bad order status down from a normal level of about 4% to under 2%. To do that we would have increased the activity of these cars being handled in our car shops.

I can easily get that amount for you if you would like, Mr. Guimond, but I don't have it with me.

The Chairman: Do you undertake to supply the clerk of the committee with that information?

[*Traduction*]

Premièrement, il semble que l'industrie se soit clairement entendue pour dire que les sociétés ferroviaires devraient être autorisées à imposer des redevances de stationnement aux expéditeurs qui tardent à décharger leurs wagons. Ces redevances sont perçues régulièrement dans le cas de tous les autres produits transportés par chemin de fer, et les règles devraient être les mêmes dans le cas du grain.

Deuxièmement, l'expérience de la dernière année a amené le CN à conclure que nous devons sérieusement repenser le système de répartition des wagons en fonction des forces du marché. En effet, le système actuel ne fait pas qu'encourager les expéditeurs à accroître le volume de leurs ventes de proximité quand les wagons se font rares; il ne permet pas de classer par ordre de priorité les envois pendant les périodes de pointe. Il faudra que l'industrie du transport du grain discute davantage de la question avant qu'un changement soit possible. Néanmoins, il faudrait que la réglementation ait la souplesse nécessaire à la mise en oeuvre d'un système de ce genre. Les propositions actuelles de modification de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest passent cette question sous silence. Si le gouvernement décide de modifier la Loi, il est extrêmement important qu'il intervienne en ce sens.

Je vous remercie de votre attention et je suis à votre disposition pour répondre à vos questions.

Le président: Merci, madame Mielitz. Je vois le sénateur Olson. Sénateur, nous avons une place à la table si vous voulez vous joindre à nous.

Les règles sont les mêmes qu'hier. Nous sommes ici expressément pour trouver un moyen de résoudre le problème de la pénurie de wagons de transport de grains. Nous ne parlerons pas de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

Mesdames et messieurs, notre programme est chargé. Nous avons bien d'autres activités ce soir. Vous aurez de bons points si vous décidez de ne pas prendre la parole si vous n'avez pas de questions pertinentes ou des questions supplémentaires à poser.

Sur ce, passons à M. Guimond.

Mr. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Madam, you stated that you increased your maintenance budgets in order to keep more cars moving. How much would that be in dollar terms.

Mme Mielitz: Je vous répondrai en anglais, si vous n'y voyez pas d'inconvénients.

Je ne sais pas de combien exactement nous avons augmenté le budget. En fait, nous avons ramené d'environ 4 p. 100 à moins de 2 p. 100 le pourcentage de notre parc qui est dans ce que nous qualifions de mauvais état. Pour y arriver, nous avons dû intensifier les activités de réparation de ces wagons dans nos ateliers.

Je peux facilement trouver le chiffre que vous demandez, monsieur Guimond, si vous voulez, mais je ne l'ai pas ici.

Le président: Vous engagez–vous à fournir ces renseignements au greffier du Comité?

[*Text*]

Ms Mielitz: I do.

M. Guimond: Madame, il est assez difficile de déposer un grief contre le Bon Dieu, entre autres au sujet de l'hiver et du débordement du Mississippi, et on a la mauvaise habitude de réagir seulement en cas de crise. Lorsqu'on a le nez dans la crise, on pèse sur le bouton de panique et on se dit: Il faut faire quelque chose. Selon vous, qu'est–ce qui pourrait être fait pour prévenir une telle situation à l'avenir? Qu'est–ce qu'on devrait faire et qu'on n'a pas fait dans le passé?

Ms Mielitz: I 'll respond from a railway point of view because I think that's the legitimate one for me to respond from.

It would not have been sensible nor cost–effective for CN or for farmers for us to have on hand on a regular basis all the cars that we needed this year. It does not make sense for us to own and have on hand the cars required for peaks during the year, or for bumper crops, and that's precisely what we got into.

The smart way to handle those kinds of peaks in traffic is indeed to lease additional cars from the North American car market. The North American car market for hopper cars is very large. There are over 200,000 cars used by various shippers, railways, and private lessors. Until this year that has been an excellent source of getting additional cars when we needed them. I believe that next year and in years beyond, for peaks only, we should still be looking back at those markets.

I don't think we should plan to have a fleet large enough in case there's another flooding on the Mississippi River, or something exceptional such as we encountered this year, to alleviate such a problem.

I think there are things that can be done, though, in terms of the way we all work together to make us more responsive to these problems when they occur. I think many of our recommendations, particularly those dealing with the short–term, would address some of those issues.

M. Guimond: Si la fusion CN–CP avait été effectuée, aurait–il été possible de mieux prévenir la situation ou si les choses auraient été pires?

Mme Mielitz: Je n'ai pas tout à fait compris.

M. Guimond: Vous savez qu'il y a un projet de fusion du CN et du CP. On a rencontré ici, au Comité permanent des transports, les deux présidents des compagnies. Il y a un projet dans l'air. La situation aurait–elle été pire avec une compagnie fusionnée ou si cela n'aurait eu aucune incidence?

• 1555

Mme Mielitz: Cela n'aurait eu aucune incidence.

I cannot see how it would have changed the situation simply because the events were external to both railways, whether they were one or two railways. It simply was factors that couldn't be predicted.

[*Translation*]

Mme Mielitz: Oui.

Mr. Guimond: Madam, it is rather difficult to grieve against God, about last winter and the Mississippi flood, for example, and we have the bad habit to react only in times of crisis. When you are stuck with a crisis, you push the panic button and you tell yourself that something must be done. In your view, what could be done to prevent the recurrence of such a situation? What should we do that we haven't done in the past?

Mme Mielitz: Je vais vous répondre du point de vue des sociétés ferroviaires parce que j'estime que c'est celui–là que je dois adopter.

Il n'aurait été ni logique, ni rentable pour le CN ou pour les agriculteurs de disposer régulièrement d'autant de wagons qu'il nous en fallait cette année. Pour nous, il serait insensé d'être propriétaires et d'avoir à notre disposition tous les wagons nécessaires pour les périodes de forte demande ou pour transporter des récoltes exceptionnelles, et c'est précisément dans cette situation que nous nous sommes retrouvés.

La façon intelligente de répondre à une demande aussi forte est précisément de louer d'autres wagons sur le marché nord–américain des wagons. Dans le cas des wagons–trémie, ce marché est très important: il y a plus de 200 000 wagons utilisés par des expéditeurs, des entreprises ferroviaires et des locateurs. Jusqu'à cette année, nous avions d'excellentes sources de fournisseurs où nous procurer les wagons dont nous avions besoin. Je suis convaincue que, l'an prochain et dans les années qui suivront, nous nous adresserons encore à ces sources, dans les périodes où la demande sera très élevée.

Je ne pense pas que nous devrions envisager d'avoir un parc de wagons suffisant pour parer à toute éventualité dans le cas où il y aurait d'autres inondations dans le bassin du Mississippi ou d'autres circonstances exceptionnelles comme celles que nous avons vécues cette année.

Néanmoins, je crois que nous pouvons prendre des mesures, par exemple en unissant nos efforts de façon à pouvoir mieux réagir à des problèmes de ce genre. J'estime qu'une grande partie de nos recommandations, particulièrement celles qui concernent les mesures à court terme, contribueraient à aplanir certaines des difficultés.

Mr. Guimond: If the CN–CP merger had been complete, would it have been possible to better handle the problem, or would it have been worse?

Ms Mielitz: I did not quite understand.

Mr. Guimond: You know that CN and CP plan to merge. We have met the chairmen of both companies here, at the Standing Committee on Transport. There is something in the works. Would it have been worse if both companies had merged, or would that have made no difference?

Ms Mielitz: It would have made no difference at all.

Je ne vois pas comment cela aurait changé la situation, tout simplement parce qu'elle était imputable à des facteurs externes, échappant au contrôle des deux sociétés ferroviaires, qu'elles aient été distinctes ou fusionnées. Ces facteurs étaient tout simplement imprévisibles.

[*Texte*]

Mr. Guimond: It's all right.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): I have a couple of questions. Can you tell us briefly about your tracking system for cars that are down in the United States? I understand that the turn–around time is 45 to 60 days; is that time period correct? How exactly do you track them? I just want to ask a hypothetical one.

In your wildest dreams, do you think that maybe some rail carriers in the United States may be sort of fudging on the turn–around time in order that they can look after some of the shortages they might have down there, and how do you control this?

Ms Mielitz: Let's start by talking about the car cycle into the United States. Obviously, any one car will have quite a variance depending on certain circumstances, but on average we were experiencing about 37 days on cars going into the United States.

The primary reason for those longer cycles was the longer distance. It's a long way beyond Thunder Bay to go to Albany, New York or Ayer, Massachusetts, or Texas or Arkansas, and they were really going a long distance this time.

In terms of tracking, given the problems that we had with the fleet being so tight, we have actually put a person in place full–time to do nothing but monitor our grain cars in the United States and, whenever we saw them being delayed, to phone up either the railroad or the shipper in question and try to keep them moving and coming back to us.

There are very clear rules among the railways in North America in terms of the fact that once a car is unloaded it should be sent back, homed back to the railroad that initially shipped it and owns it. Occasionally you will find that cars are loaded to another destination and that's why you put somebody there to track them and make sure that doesn't happen. But I wouldn't want to leave you with the impression that that is any more than an incidental occurrence. It does not occur with a large proportion of the fleet at all.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Okay. When was this tracker put in place?

Ms Mielitz: The tracker was put in place, I guess, in February.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): When the crisis arose.

Ms Mielitz: That's right.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): You've had some major cutbacks in your workforce. All the railways have. Do you think this factors anywhere in this particular crisis?

Ms Mielitz: No, I sincerely don't. This was a situation of a lot of things happening at the same time that blind–sided us, and I don't think the workforce would have really made any kind of difference at all. We were missing cars and then ran into really bad weather, and those are the two fundamental issues.

[*Traduction*]

M. Guimond: Très bien.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): J'ai deux questions à vous poser. Pouvez–vous nous parler brièvement de votre système de traçage des wagons aux États–Unis? Je crois savoir que le temps de rotation est de 45 à 60 jours; est–ce que c'est exact? Comment faites–vous exactement pour tracer les wagons? Prenons une situation hypothétique.

Vous êtes–vous demandé, dans vos rêves les plus fous, si certains transporteurs ferroviaires des États–Unis ne manipulaient pas un peu le temps de rotation afin de pouvoir remédier à certaines des pénuries qui pourraient exister chez eux, et, si c'est le cas, que feriez–vous pour y remédier?

Mme Mielitz: Commençons par parler du cycle de rotation des wagons que nous envoyons aux États–Unis. De toute évidence, celui–ci varient beaucoup d'un wagon à l'autre, en fonction de certaines circonstances, mais, en moyenne, il est d'environ 37 jours.

La principale raison pour laquelle le cycle est plus long, c'est la distance à parcourir. Thunder Bay est bien loin d'Albany, dans l'État de New York, ou d'Ayer, au Massachusetts, ou encore du Texas ou de l'Arkansas, et les wagons couvraient vraiment de longues distances en l'occurrence.

Nous manquions tellement de wagons que, pour assurer le traçage, nous avons affecté une personne à temps plein au suivi des wagons de céréales que nous envoyions aux États–Unis. Chaque fois que cette personne constatait que les wagons étaient retardés, elle devait téléphoner soit à la société ferroviaire, soit à l'expéditeur, pour essayer de les faire bouger de façon à ce qu'ils nous reviennent plus vite.

Les règles de fonctionnement des compagnies ferroviaires d'Amérique du Nord sont très strictes: une fois qu'un wagon est déchargé, il doit être renvoyé à la société ferroviaire qui l'a fait parvenir au point où il a été déchargé et qui en est propriétaire. Il arrive parfois qu'on charge des wagons pour les envoyer à une autre destination qu'à leur point de départ, et c'est pour cette raison qu'on charge quelqu'un de les suivre afin d'éviter ce problème. Je ne voudrais pas que vous ayez l'impression que ça se produit plus qu'une fois de temps en temps. Ce n'est vraiment pas un problème pour une grande partie de notre parc de wagons.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Bon. Quand la personne chargée du traçage est–elle entrée en fonction?

Mme Mielitz: En février, je crois.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Quand la crise s'est déclenchée.

Mme Mielitz: C'est exact.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Vous avez eu d'importantes compressions d'effectifs, comme toutes les sociétés ferroviaires. Pensez–vous qu'elles aient eu une incidence quelconque dans cette crise?

Mme Mielitz: Non, je ne le crois pas, sincèrement. Nous avons été pris par surprise par toutes sortes de facteurs, et je ne pense pas que les résultats auraient été différents si nous avions eu un plus gros effectif. Nous manquions de wagons, puis nous avons eu du très mauvais temps. C'étaient les deux facteurs fondamentaux.

[*Text*]

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Correct me if I'm wrong, but I understand that for the transportation of grain products you basically run the commodity at cost and then you are guaranteed 20% over your cost. Is that the way it works?

Ms Mielitz: Yes. Let me explain. The way the WGTA freight rates are constructed is that they calculate the total volume variable costs of the railways; in other words, the costs that go up and down with volume, such as crew, fuel, etc. The rates are built to provide on average a return that covers the volume variable costs and provides a return of 20% of that amount to our fixed overheads. As you can imagine, in something like a railway fixed overheads are quite significant.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): I understand. But the 20% is always based on your fixed overhead cost, whatever it is.

Ms Mielitz: No, it's based on the volume variable. It's 20% of the volume variable cost that is a contribution to the fixed overheads.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): What I'm looking for, I guess, is an incentive for improving service in whatever way possible. I'm looking for that monetary incentive and I—

Ms Mielitz: Think of it this way. We are making a reasonable return out of moving grain. We want to move grain, and we would have made significantly more revenue this year if we had had more cars. So believe you me, we wanted the cars just as badly as anybody else. There is definitely an incentive there in terms of wanting to move the volumes.

• 1600

Mr. Jordan (Leeds—Grenville): You said that 5% to 10% of those cars could be waiting to be unloaded at any given time. How much of that would be attributed to refusal to work on the weekends? Would it all be attributed to that?

Ms Mielitz: No, that statistic does not include the fact that cars might arrive in Vancouver on a Friday night, let's say, and not get unloaded until Monday. These would be cars we would have notified a shipper were on hand to unload but the shipper would have either taken them on their siding and not unloaded them or would have said to us that they couldn't take them then and asked us to hang on to them until they could. It excludes the movement to the ports, to the normal terminals.

Mr. Jordan: Refusal to work on the weekend would be a labour–contract situation.

Ms Mielitz: Yes, that's what we understand.

Mr. Jordan: Is there no penalty, though, for somebody for tying up a car? I don't understand what arrangement there is for using the cars. Would there not be a penalty for somebody. . .? There would be if you rented a car and kept it around. You know, you would pay, depending on the amount of time you had usage. Is there nothing similar to that?

[*Translation*]

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Reprenez–moi si je me trompe, mais j'ai cru comprendre que, lorsque vous transportez des céréales, on calcule votre coût de revient, et on vous garantit 20 p. 100 de plus. C'est bien de cette façon que ça fonctionne?

Mme Mielitz: Oui. Je vais vous l'expliquer. Les tarifs de la LTGO sont calculés à partir de l'ensemble des coûts variables des sociétés ferroviaires. En d'autres termes, ils sont basés sur les coûts qui augmentent ou baissent en fonction du volume transporté, comme le coût des équipages, du combustible, etc. Les tarifs sont structurés de façon à ce que les coûts variables soient couverts, avec une marge bénéficiaire de 20 p. 100 pour couvrir nos frais généraux fixes. Vous comprendrez sûrement que ces frais sont très élevés pour les sociétés ferroviaires.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Je comprends. Pourtant, les 20 p. 100 sont toujours calculés à partir du coût de vos frais généraux fixes, quels qu'ils soient.

Mme Mielitz: Non, ils sont calculés à partir des coûts variant en fonction du volume. On nous accorde 20 p. 100 des coûts variables pour couvrir nos frais généraux fixes.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Je suppose que je chercher un incitatif susceptible d'améliorer le service d'une façon quelconque. Je cherche cet incitatif monétaire et je. . .

Mme Mielitz: Songez que nous réalisons des profits raisonnables en transportant des céréales. Nous voulons en transporter, et nous aurions eu des recettes nettement plus élevées cette année si nous avions eu plus de wagons. Par conséquent, vous pouvez m'en croire, nous voulions des wagons autant que n'importe qui. Nous avons certainement intérêt à vouloir transporter de gros volumes.

M. Jordan (Leeds—Grenville): Vous avez dit que de 5 p. 100 à 10 p. 100 des wagons pouvaient à tout moment être arrêtés quelque part en attendant qu'on les décharge. Quel est le pourcentage de ces wagons arrêtés qui est imputable au refus de certains de travailler le week–end? Est–ce 100 p. 100?

Mme Mielitz: Non, ces statistiques ne tiennent pas compte du fait que les wagons peuvent arriver à Vancouver le vendredi soir, disons, et qu'ils ne sont pas déchargés avant le lundi. Il s'agit plutôt de la situation suivante: nous avons informé l'expéditeur que les wagons étaient prêts à être déchargés, mais celui–ci les a fait mettre sur une voie de garage sans les décharger ou nous a déclaré qu'il ne pouvait pas les accepter tout de suite, en nous demandant de les garder jusqu'à ce qu'il puisse les prendre. Le mouvement des wagons jusqu'aux ports et jusqu'aux silos habituels n'entre pas dans ces statistiques.

M. Jordan: Le refus de travailler le week–end est imputable à des conventions collectives.

Mme Mielitz: Oui, c'est ce que l'on nous dit.

M. Jordan: Mais n'y a–t–il pas de pénalité pour ceux qui immobilisent un wagon? Je ne comprends pas quelles ententes d'utilisation des wagons vous avez. N'y a–t–il pas de pénalité pour quelqu'un? Il y aurait une pénalité si vous louiez une voiture et que vous la gardiez plus longtemps que prévu. Vous paieriez une certaine somme, vous comprenez, en fonction de la période durant laquelle vous en auriez l'usage. Vous n'avez pas de conditions analogues?

[*Texte*]

Ms Mielitz: No, with WGTA movements we are not allowed to charge demurrage.

Mr. Jordan: You mean, you could keep the car for two weeks and refuse down the road. . .

Ms Mielitz: That's right. There is no penalty.

Mr. Jordan: That answers my question, Mr. Chairman. Thank you.

Mr. Hubbard (Miramichi): To pursue this line of questioning on cost, when you're thinking of moving grain, are you talking about a tonnage cost or a mileage cost? How do you fix the billings for your movement of grains?

Ms Mielitz: WGTA freight rate is based per tonne.

Mr. Hubbard: Not per mile?

Ms Mielitz: No, per tonne.

Mr. Hubbard: So regardless of where that goes—

Ms Mielitz: Oh, do you mean per mile? Oh yes, it absolutely is. It's a graduated scale, depending on the mileage to port. It's expressed in a cost per tonne.

Mr. Hubbard: So with the short lines, where you have cars. . . I mean, it's still on the same basis if you are going directly to elevators and have only a few cars moving on a short line. Again, it's based upon. . .nothing about the number of days, but rather strictly in tonnes and miles.

Ms Mielitz: It's based on miles, that's right.

Mr. Hubbard: What would you suggest to this committee to correct this problem we're having? What changes? You mentioned a few here, but you talked mainly about demurrage, the holding of cars, the long number of days for turn–around in terms of the United States. I myself can't see where you would be making any profit on a car that was held for 45 days by somebody. These are lost leaders, are they, in terms of your trade?

Ms Mielitz: Think of that in the context of the fact that the WGTA freight rate is built up out of our costs. Really we are talking about costs to the farmer when we talk about long car cycles and having to lease more cars or acquire more cars as a result of the inefficient use of cars. Yes, there's a cost to us, but I think the more important issue is that it translates back into the freight rate at a certain stage.

In recommendations, I would go back to the way we handle any other commodity. There are what we call demurrage penalties; if a car is not unloaded after two days or five days, depending on what is a reasonable arrangement, there are charges the customer usually pays attention to if he holds the car longer.

Mr. Hubbard: I have one final point. Is it in terms of legisation now that you cannot charge demurrage?

[*Traduction*]

Mme Mielitz: Non, la LTGO ne nous autorise pas à percevoir des redevances de stationnement.

M. Jordan: Vous voulez dire que quelqu'un pourrait garder le wagon deux semaines et refuser ensuite. . .

Mme Mielitz: C'est exact, il n'y a pas de pénalité.

M. Jordan: Vous m'avez répondu. Monsieur le président, je vous remercie.

M. Hubbard (Miramichi): Toujours en ce qui concerne les coûts, quand on transporte du grain, s'agit–il d'un coût fondé sur le tonnage ou sur le kilométrage? Comment facturez–vous votre transport de céréales?

Mme Mielitz: Les tarifs de la LTGO sont fondés sur le tonnage.

M. Hubbard: Pas sur le kilométrage?

Mme Mielitz: Non, sur le tonnage.

M. Hubbard: Autrement dit, où que le grain soit transporté. . .

Mme Mielitz: Oh. Vous voulez parler de la distance parcourue, en kilomètres? Bien sûr, le coût est fonction de la distance. C'est un barème fondé sur la distance parcourue jusqu'au port, et elle est exprimée en coût par tonne.

M. Hubbard: Sur les petites distances, où vous avez des wagons. . . Je veux dire que le coût est toujours calculé sur la même base si vous allez directement aux élévateurs et que vous n'avez que quelques wagons à déplacer sur une petite distance. Le coût n'est pas calculé en fonction du nombre de jours mais strictement en fonction du tonnage et du kilométrage.

Mme Mielitz: En fonction du kilométrage, c'est exact.

M. Hubbard: Que proposeriez–vous au Comité de faire pour corriger ce problème? Quels changements devrions–nous recommander? Vous en avez mentionné quelques–uns, mais vous avez parlé surtout des redevances de stationnement, des wagons retenus, de la longue période de rotation des wagons envoyés aux États–Unis. Pour ma part, je ne comprends pas comment vous pouvez faire des profits quand un wagon est retenu par quelqu'un pendant 45 jours. Dans votre métier, c'est un produit vendu à perte, n'est–ce pas?

Mme Mielitz: Dites–vous bien que les tarifs de la LTGO sont calculés en fonction de nos coûts. En réalité, nous parlons des coûts pour l'agriculteur quand nous parlons de longs cycles de rotation des wagons et que nous disons qu'il nous faut louer ou acheter plus de wagons parce que nous n'arrivons pas à les utiliser efficacement. Oui, cela nous coûte quelque chose, mais je pense qu'il est plus important de savoir que nos coûts se reflètent sur les tarifs de transport à un moment ou à un autre.

Si vous me demandez des propositions, je vous dirai qu'il faut traiter le grain comme n'importe quel autre produit, où l'on impose des pénalités de stationnement. Quand un wagon n'est pas déchargé après un délai de deux jours ou de cinq jours, selon l'entente raisonnable qui a été conclue à cet effet, le client qui conserve un wagon plus longtemps doit acquitter des frais qui l'empêchent habituellement d'exagérer.

M. Hubbard: Une dernière question. Est–ce la loi qui vous interdit actuellement de percevoir des redevances de stationnement?

[*Text*]

Ms Mielitz: That's right.

Mr. Marchand (Québec–Est): *Bonjour, madame.*

You mentioned earlier that you have done everything that regulations allow you to do in providing a system of transportation of grain. Are there some regulations that prevent you from doing more?

Ms Mielitz: Yes, in fact, I think was referring directly to this issue of trying to persuade customers to unload cars. We have a person who does nothing but monitor the cars going to the U.S. and we also have a person who monitors the general car movements in Canada. When we see that cars are not unloaded, we call up the customer, try to find out why and try to see what can be done to expedite the unloading. This issue of trying to do everything within the power of regulation related to that specific issue. . .

• 1605

Mr. Marchand: I read somewhere that in Canada the turn–round time is something like 20 days, and that maybe 12 to 15 of those are days in which the grain is sitting in hopper cars. Is it that high?

Ms Mielitz: Yes, you'd find about 12 days when it's either loaded in the country, not yet picked up, on its way there or waiting to unload.

Mr. Marchand: But why spend almost two weeks just sitting in the hopper cars? What's the reason for that?

Ms Mielitz: A car cycle breaks down into several portions, and one is from the time it is delivered to the customer until he loads it. The next is how long it takes before we pick it up, once he's phoned us and let us know that it's ready to be picked up. Then there's the in–transit time, and then there is the delivery to the customer at the other end and his unloading.

So when you talk about the 12 days, you're picking up all of those portions. Slightly more than half of that time would be spent getting the car loaded in the country and getting it unloaded at port or at another destination of a customer—on average.

Mr. Marchand: So according to you, the turn–round time is about the best that could be done.

Ms Mielitz: I'm sure we could improve on 20 days, but our cycles to the ports, to Thunder Bay and to the west coast, are generally pretty good and in line with U.S. industry. When we got into far–flung destinations in North America, to customers that we were dealing with for the first time and to many small customers, small feed lots who might have track space for only two or three cars—that was a different situation to control this year.

[*Translation*]

Mme Mielitz: C'est exact.

M. Marchand (Québec–Est): Bonjour, madame.

Vous avez dit que vous aviez fait tout ce que la réglementation vous permet de faire pour assurer un bon transport du grain. Certains règlements vous empêchent–ils d'en faire davantage?

Mme Mielitz: Oui, en fait, je pense que je parlais expressément de nos efforts pour persuader les clients de décharger leurs wagons. Nous avons une personne qui ne fait rien d'autre que suivre les wagons que nous envoyons aux États–Unis, et nous en avons une autre qui suit les mouvements généraux des wagons au Canada. Quand nous constatons que des wagons ne sont pas déchargés, nous appelons le client, nous essayons de savoir pourquoi et nous nous efforçons de trouver des moyens d'accélérer le déchargement. Nous nous efforçons de faire tout ce que la réglementation nous autorise à faire à cet égard. . .

M. Marchand: J'ai lu quelque part que le temps de rotation au Canada est d'environ 20 jours, et que, pendant peut–être 12 à 15 de ces jours–là, le grain est immobile dans les wagons–trémie. Il passe autant de temps dans les wagons?

Mme Mielitz: Oui, il y a à peu près 12 jours d'immobilisation des wagons, soit en attente de chargement, soit en attente de transport, soit en attente de déchargement à destination, dans un port ou ailleurs.

M. Marchand: Pourquoi faut–il que le grain passe presque deux semaines dans les wagons–trémie? Pour quelle raison?

Mme Mielitz: Le cycle de rotation des wagons comprend plusieurs étapes, notamment celle du temps qui s'écoule entre l'arrivée du wagon chez le client et le moment où celui–ci le charge. L'étape suivante correspond au temps qui s'écoule entre le moment où nous prenons le wagon en charge une fois que le client nous a téléphoné pour nous informer qu'il était prêt à partir. Il y a ensuite le temps passé en transit, puis la livraison au client à l'autre extrémité de la chaîne, et enfin le déchargement.

Toutes ces étapes additionnées représentent 12 jours. Un peu plus de la moitié de cette période correspond au chargement du wagon au Canada puis à son déchargement au port ou à une autre destination précisée par le client, en moyenne.

M. Marchand: Selon vous, le temps de rotation est donc à peu près le plus court possible.

Mme Mielitz: Je suis sûre que nous pourrions faire mieux que 20 jours, mais nos cycles de rotation vers les ports, Thunder Bay et ceux de la Côte Ouest, sont généralement assez courts, et ils sont comparables avec ceux des États–Unis. Par contre, quand nous avons envoyé des wagons jusqu'à des destinations très éloignées en Amérique du Nord, à des clients avec lesquels nous traitions pour la première fois ainsi qu'à de nombreux petits clients, les exploitants de petits parcs d'engraissement qui ne pouvaient accueillir que deux ou trois wagons à la fois sur leurs voies, eh bien, nous avons été aux prises avec une situation bien différente cette année.

[*Texte*]

Mr. Marchand: You mentioned earlier that the two main causes for this crisis were the lack of cars and the bad weather, but the recommendations seem to indicate that it goes far beyond that. There seem to be some flaws in the system, and the system seems not to be functioning as it could. Do you think that's attributable to a lack of planning? Do you think the Grain Transportation Agency is doing a good job?

Ms Mielitz: Certainly the forecasts that were developed in the summer for movement this fall did not adequately represent the kind of movement we experienced and the volumes of grain that wanted to move this fall. In defence of the Grain Transportation Agency, to some degree their forecasts are only as good as what is input to them by the grain companies, the Canadian Wheat Board, and all of those who are actually making the sales.

Last August I think there was a reasonable degree, particularly among some of the larger shippers, of pessimism about movements of wheat and barley and other commodities. We were worried that this was going to be a flat fall without much movement, but it turned out to be very different.

To be fair to the grain companies and the GTA, sales came from very unexpected sources this fall and they came in a flurry. In particular, canola and feed peas moving through Thunder Bay were a major part of the movement in October and early November. Europe suddenly experienced a great deal more rain than normal and got worried that their crops were not going to come off and for the first time bought large quantities of canola and feed peas from us. So there were some surprises in the marketplace that everyone had to respond to.

Mr. Hoeppner (Lisgar—Marquette): Welcome to the subcommittee meetings. My first question is on your statement that you get paid by the mile on your car freight.

Ms Mielitz: Do you mean on the car itself?

Mr. Hoeppner: Cars—by mileage, not by tonnes.

Ms Mielitz: Do you mean in the freight rate?

Mr. Hoeppner: Yes, in the freight rate. Mile plus—

Ms Mielitz: It's constructed so that from any given point in the prairies, on a mileage basis, the freight rate is set. That's correct.

Mr. Hoeppner: How does that rate compare to the American rate?

Ms Mielitz: It depends which American rate you are talking about, but if you compared the rate from North Dakota to Portland to the rate from Saskatchewan to Vancouver, the shipper share of the freight rate is significantly lower than what Burlington Northern would charge.

[*Traduction*]

M. Marchand: Vous avez dit que les deux principales causes de la crise étaient la pénurie de wagons et les mauvaises conditions atmosphériques, mais vos recommandations semblent laisser entendre qu'il y avait bien d'autres facteurs. Le système aurait des lacunes, et son fonctionnement ne semble pas optimal. Croyez–vous que cela soit imputable à un manque de planification? Pensez–vous que l'Office de transport du grain fait du bon travail?

Mme Mielitz: Il est certain que les prévisions faites l'été dernier pour le mouvement du grain à l'automne ne correspondaient pas bien aux mouvements que nous avons eus et aux volumes de grain à transporter l'automne dernier. À la décharge de l'Office du transport du grain, je dois dire que, dans une certaine mesure, ces prévisions dépendent entièrement de l'information que les compagnies céréalières, la Commission canadienne du blé et tous ceux qui vendent le grain lui fournissent.

Au mois d'août dernier, je pense qu'il y avait pas mal de pessimisme, surtout chez certains des plus gros expéditeurs, quant aux mouvements de blé, d'orge et d'autres céréales. Nous craignions que l'automne soit tranquille, et qu'il y ait assez peu de mouvements, mais nous avons constaté que la situation était extrêmement différente.

Pour être juste avec les producteurs et avec l'Office du transport du grain, je dois souligner que les ventes sont venues de sources très inattendues l'automne dernier, et qu'elles se sont faites très rapidement. Le colza et les pois fourragers qui sont passés par Thunder Bay représentaient une grande partie du mouvement en octobre et au début de novembre. Les Européens ont eu subitement beaucoup plus de pluie que d'habitude, et ils ont craint que leurs récoltes soient perdues, de sorte que, pour la première fois, ils nous ont acheté de grandes quantités de colza et de pois fourragers. Le marché a donc réservé des surprises à tout le monde, et il a bien fallu y réagir.

M. Hoeppner (Lisgar—Marquette): Je vous souhaite la bienvenue au sous–comité. Ma première question porte sur ce que vous avez dit au sujet de votre tarif de transport par wagons en fonction du kilométrage.

Mme Mielitz: Pour le wagon lui–même?

M. Hoeppner: Pour les wagons, selon le kilométrage, pas selon le tonnage.

Mme Mielitz: Voulez–vous parler du tarif de transport?

M. Hoeppner: Oui, du tarif de transport. Le kilométrage plus. . .

Mme Mielitz: Le tarif est établi afin que, d'un point quelconque des Prairies, le tarif du kilomètre est fixe. C'est exact.

M. Hoeppner: Comment notre tarif se compare–t–il au tarif des États–Unis?

Mme Mielitz: Tout dépend du tarif américain dont on parle, mais, si vous comparez le tarif entre le Dakota du Nord et Portland à celui entre la Saskatchewan et Vancouver, la part assumée par l'expéditeur au Canada est nettement inférieure à celle que Burlington Northern facture.

[*Text*]

Let me give you an example. If you were to ship from, let's say, southern Saskatchewan, your shipper's share of the freight rate might be approximately $12 or $14. In comparison, in the United States you would be paying close to $50.

Mr. Hoeppner: So it would be an advantage to have your cars in the United States.

Ms Mielitz: Well, not necessarily for us. Are you thinking that Canadian cars are loaded—

Mr. Hoeppner: You would be getting paid for the cars according to the freight rate, wouldn't you?

Ms Mielitz: No. First of all, if the car is moving from the prairies to either the west coast or to Thunder Bay, even if it were going to the U.S. via Thunder Bay, the WGTA freight rate is still applicable. Cars going into the United States beyond Thunder Bay, for example, would have negotiated freight rates, which are not as lucrative as those particular freight rates.

I think I know where your line of questioning is going, and let me say that when we have enough cars in the fleet, the moves to the United States are very attractive to us, because obviously we are earning WGTA for some portion of the move and we have a negotiated freight rate beyond. But when we're tight cars and we could turn an entire trip to Vancouver or Thunder Bay in 20 days versus having the car go for almost 40 days into the United States, we're actually financially better off if it stays in Canada and goes to the ports.

Mr. Hoeppner: I was just fishing a bit.

Ms Mielitz: I know you were, so I thought I'd head you off a bit.

Mr. Hoeppner: I'm a farmer. I like to see those nickels and dimes.

I pointed out just yesterday that what took 18 men one day to do on the farm 40 years ago takes me one hour with my son and my wife. I see you still have the same turn–around as you had 80 years ago on the railway car. Where's all our technology? What has happened to the railway system?

Ms Mielitz: I don't know where you got that statistic from.

Mr. Hoeppner: That's what we have been reading quite regularly, that the turn–around is the same as it was 80 years ago.

Ms Mielitz: All I can say is I don't have the turn–arounds for 80 years ago. In fact, getting statistics for 10 years ago is quite a challenging thing to do.

Mr. Hoeppner: I was amazed at that too, but the people who put out those statistics seem to be credible, so I have to accept them. Maybe they're wrong. I wish you could disprove that.

Ms Mielitz: I have no idea what the cycles were 80 years ago or even 20 years ago, but I do know that the cycles to port right now are reasonably efficient. At the same time, companies like CN are moving more grain than they used to with much less of a workforce than we had.

[*Translation*]

• 1610

Permettez–moi de vous donner un exemple. Disons que vous expédiez un chargement depuis le sud de la Saskatchewan, la portion du tarif marchandises que vous devez payez à titre d'expéditeur sera d'environ 12$ ou 14$. Par comparaison, aux États–Unis, on vous demanderait près de 50$.

M. Hoeppner: Il serait donc avantageux pour vous d'envoyer vos wagons aux États–Unis.

Mme Mielitz: Eh bien, pas nécessairement. Voulez–vous dire que les wagons canadiens sont chargés. . .

M. Hoeppner: Les paiements que vous recevez sont calculés en fonction du tarif marchandises, n'est–ce pas?

Mme Mielitz: Non. Tout d'abord, si un wagon va des Prairies à la Côte ouest ou à Thunder Bay, et même dans le cas où il transite par Thunder Bay mais que sa destination est les États–Unis, le tarif marchandises en vertu de la LTGO s'applique toujours. Pour les wagons qui continuent vers les États–Unis, au–delà de Thunder Bay, on applique des tarifs marchandises négociés qui ne sont pas aussi lucratifs que ceux que je viens de citer.

Je pense savoir où vous voulez en venir. Je peux vous dire que, lorsqu'il y a assez de wagons disponibles dans notre parc, les mouvements aux États–Unis sont très intéressants pour nous puisque nous pouvons appliquer les tarifs de la LTGO sur une portion du trajet et un tarif marchandises négocié au–delà. Mais lorsque nous n'avons pas beaucoup de wagons à notre disposition et que nous pouvons en affecter un à un trajet vers Vancouver ou Thunder Bay qui prendra 20 jours au lieu de l'envoyer aux États–Unis où il pourra rester jusqu'à 40 jours, c'est financièrement plus avantageux pour nous si nous l'affectons à la desserte des ports canadiens.

M. Hoeppner: C'était juste pour sonder le terrain.

Mme Mielitz: Je sais, et c'est pour cela que j'ai un peu anticipé.

M. Hoeppner: Je suis agriculteur et pour moi, un sou est un sou.

Pas plus tard qu'hier, j'ai fait remarquer que cela nous prend une heure, à ma femme, à mon fils et à moi, pour faire quelque chose qui, sur notre ferme, demandait une journée à 18 hommes il y a 40 ans. Je constate que le cycle actuel de rotation des wagons est le même qu'il y a 80 ans. Que fait–on de la technologie? Qu'est–il arrivé aux compagnies de chemin de fer?

Mme Mielitz: Je ne sais pas où vous avez trouvé cette statistique.

M. Hoeppner: Cela revient régulièrement. On peut lire ici et là que le cycle de rotation des wagons est le même qu'il y a 80 ans.

Mme Mielitz: Tout ce que je peux dire c'est que je n'ai pas les statistiques qui s'appliquent aux cycles de rotation d'il y a 80 ans. En fait, obtenir des statistiques sur ce qui se passait il y a dix ans pose déjà un défi de taille.

M. Hoeppner: J'ai été étonné moi aussi, mais les gens qui ont publié ces statistiques semblent fiables et je n'ai aucune raison de ne pas les croire. Peut–être se trompent–ils. J'aurais aimé que vous puissiez réfuter cette information.

Mme Mielitz: Je ne sais absolument pas quels étaient les cycles de rotation il y a 80 ans ou même il y a 20 ans, mais ce que je sais c'est que la rotation actuelle des wagons entre leur point de départ et les ports suit un cycle raisonnablement efficace. Il faut aussi noter que des compagnies comme le CN transportent plus de céréales que dans le passé, mais que leurs employés sont beaucoup moindres.

[*Texte*]

Mr. Hoeppner: More hopper cars.

Ms Mielitz: We used to have boxcars in those days.

Mr. Easter (Malpeque): Do you hold anyone responsible for the demand forecasts being so much in error, or was it just an extraordinary situation? Is the GTA ultimately responsible?

Ms Mielitz: The GTA is the one who aggregates the forecast, but I would not hold anybody in particular responsible for that.

As the crop is being harvested, or before it's harvested, nobody knows what the size is going to be; nobody knows what the quality is going to be. In many cases people hold off on sales waiting to see how that crop is going to materialize. So it's quite a frequent pattern for us to go from not a lot of information about what fall sales will be in, say, July or August, then all of a sudden that will strengthen up in the fall. That happened in very exaggerated terms this year.

Mr. Easter: Well, given that we run into an extraordinary—let's call it that—situation this year and you couldn't lease... Why the dependency of the railways on leasing rolling stock rather than putting the capital investment in?

Ms Mielitz: Basically, what we try to do—and we feel this is the most fiscally responsible approach because these costs do go back to the farmer—is we forecast over a long–range period of time what the base average fleet needs are. We do not try to purchase our own cars to handle bumper crops or to handle sudden surges or major peaks in grain that are well above average.

• 1615

A church doesn't build its pew capacity for Easter Sunday and Christmas, nor should we be holding all the cars we might need in the top peaks. It has been a very common and, I think, cost effective practice for all railways in North America to look to that lease–car market. Because there is a differential in seasons when harvests come off, and there are winter crops as well as spring crops grown in North America, the demands are different at different times of the year in the total system. So it can be very effective for us to be using cars in November that would have been a peak for someone else in July as crops were coming off in the southern U.S.

The Chairman: Last question.

Mr. Easter: I am not going to get into the WGTA, Mr. Chairman, but I have the statement made by CN at that time and I'll not even read that.

You admitted yourself you are making significant moneys in the movement of grain in Canada, and I would agree that the WGTA really puts the railways in the driver's seat in terms of earning income off the movement of grain.

We were given great promises when the Western Grain Transportation Act came that you were going to put rolling stock in place, and the productivity gains and so on; yet we haven't seen that investment in rolling stock. I am wondering

[*Traduction*]

M. Hoeppner: Parce que vous avez plus de wagons–trémie.

Mme Mielitz: C'était des wagons couverts que nous utilisions à l'époque.

M. Easter (Malpèque): Rendez–vous qui que ce soit responsable d'avoir fait des prévisions de la demande aussi erronées ou est–ce tout simplement que la situation était extraordinaire? Est–ce l'Office du transport du grain qui est responsable, au bout du compte?

Mme Mielitz: L'OTG est l'organisme qui fait les calculs pour établir les prévisions d'ensemble mais je ne montrerai personne du doigt dans ce cas particulier.

Avant ou pendant la récolte, personne ne sait quelle en sera la quantité ni la qualité. Dans bien des cas, les gens attendent de voir comment la récolte va tourner avant de finaliser leurs ventes. Il est donc fréquent que nous n'ayons, en juillet ou en août, par exemple, pas grande information sur les ventes prévues et qu'à l'automne, nous en sachions tout d'un coup beaucoup plus. C'est ce qui s'est passé cette année, sur une bien plus grande échelle qu'auparavant.

M. Easter: Eh bien, étant donné que nous avons connu cette année une situation, disons, extraordinaire et que vous n'avez pas été en mesure de louer... Pourquoi les chemins de fer doivent–ils compter sur du matériel roulant de location au lieu d'en acheter?

Mme Mielitz: Fondamentalement, ce que nous essayons de faire—et nous estimons que c'est se montrer financièrement responsable étant donné que ces coûts se répercutent sur l'agriculteur—c'est établir quelle devrait être, à long terme, la taille moyenne de notre parc de wagons, selon nos besoins. Nous n'achetons pas de wagons en fonction des récoltes exceptionnelles ni pour faire face à de soudaines poussées ou à des périodes de pointe qui dépassent de beaucoup la moyenne de la production céréalière.

On ne construit pas une église en se fondant sur le nombre de paroissiens qui s'y rendront à Pâques ou à Noël; de même nous n'allons pas nous encombrer de tous les wagons dont nous pouvons avoir besoin pendant les périodes de pointe. Le recours aux wagons de location disponibles sur le marché est une pratique généralisée et, je pense, rentable qu'ont adopté tous les chemins de fer nord–américains. Étant donné que les récoltes sont saisonnières et qu'en Amérique du Nord, il y a des cultures semées en hiver et au printemps, dans l'ensemble, la demande varie selon l'époque de l'année. Utiliser en novembre des wagons dont quelqu'un d'autre s'est servi en juillet pour transporter la récolte du sud des États–Unis peut donc s'avérer pour nous une méthode très efficace.

Le président: Dernière question.

M. Easter: Je ne veux pas mettre la question de la LTGO sur le tapis, monsieur le président, et même si j'ai une déclaration faite par le CN à l'époque, je ne la lirai pas.

Vous avez admis vous–même que vous tirez des profits substantiels du transport des céréales au Canada, et je pense moi aussi que cette loi fait la part belle aux chemins de fer, sur le plan des bénéfices.

Vous nous avez fait de belles promesses lorsqu'est passée la Loi sur le transport du grain de l'ouest, vous deviez acheter du matériel roulant, améliorer votre productivité, etc; toutefois, nous avons pu constater que vous n'avez pas fait l'acquisition de

[*Text*]

how much new rolling stock in hopper cars CN has purchased in the last five or six years, so we do have the rolling stock. We are getting pressured on the government side to buy them, and you are running the railway. Why should the government and grain companies have to buy the rolling stock?

Secondly, the 5% to 10% of those cars that are tied up for a long time, are they specialty crops, are they producer cars, are they Wheat Board grains or whatever? Is there any specific area that is tying up cars more so than others?

Ms Mielitz: First of all, let me change "significant moneys" into "adequate returns".

You were asking about rolling stock and whether we had purchased rolling stock. No, we haven't purchased any hopper cars in the last five to six years, but I would point out that in the early 1990s, 1990–91 and into 1992, we had two back–to–back bumper crops, which were two of the largest we have ever seen. We moved them extremely well and we didn't have these kinds of hearings.

I would submit that we have a very unusual year this year, and it would not be responsible for us in terms of farmer costs to have a fleet on hand for all circumstances, particularly things related to Mississippi flooding, which has not occurred in 200 years. I just don't think that would be fiscally responsible. I would also point out that the senior grain transportation committee, pursuant to the WGTA, does reviews, which are audited by the NTA, of our investment in the grain system annually to determine whether or not it is adequate. There are also performance reviews done of the railways, as required every quarter. We do not have any reports back from any of those committees saying that either our investment or our performance is inadequate.

The Chairman: Thank you, Mr. Easter.

Mr. Easter: What crops, Mr. Chairman, are tied up? Is it specialty cars, producer cars or what?

Ms Mielitz: All crops have some stories on car delays. Perhaps the worst are specialty crops going to direct–hit vessel situations, particularly on the west coast.

Mr. Easter: Not under the Wheat Board?

The Chairman: That's five questions, Mr. Easter.

Ms Mielitz: No, that's generally not Wheat Board cargo.

Mr. Collins (Souris—Moose Mountain): You mentioned demurrage charges. You pointed out, quite correctly, that the delays in cycle time for car returns result in higher costs for the farmer. Is that correct?

Ms Mielitz: That's right.

[*Translation*]

matériel roulant. Je me demande combien de wagons–trémies le CN a acheté au cours des cinq ou six dernières années pour que nous puissions disposer du matériel roulant nécessaire. On presse le gouvernement d'en acheter lui–même, mais c'est vous qui exploitez la compagnie de chemin de fer. Pourquoi le gouvernement et les sociétés céréalières devraient–ils acheter du matériel roulant?

Deuxièmement, les 5 p. 100 à 10 p. 100 de wagons qui sont immobilisés pendant une longue période de temps servent–ils à transporter des récoltes spéciales, sont–ils affectés à des producteurs ou à la Commission canadienne du blé, ou à autre chose? Y a–t–il quelque chose ou quelqu'un qui est particulièrement responsable de l'immobilisation des wagons?

Mme Mielitz: Tout d'abord, au lieu de parler de «profits substantiels», on devrait plutôt dire «bénéfices raisonnables».

Vous avez demandé si nous avons acheté du matériel roulant. La réponse est non, nous n'avons acheté aucun wagon–trémie au cours des cinq ou six dernières années mais je vous ferai remarquer qu'au début des années 1990, en 1990–1991, ainsi qu'en 1992, nous avons eu deux récoltes exceptionnelles consécutives, les deux plus abondantes de notre histoire. Il n'y a eu aucun problème de transport et ce genre d'audiences n'a pas eu lieu.

Je dirais que la situation que nous avons pu constater cette année est extrêmement inhabituelle et que ce ne serait pas agir de façon responsable, étant donné les coûts qui se répercuteraient sur les agriculteurs, d'avoir un parc de wagons disponibles pour faire face à toutes les circonstances possibles, comme par exemple, les inondations au Mississippi, une catastrophe qui ne s'était pas produite depuis 200 ans. À mon avis, ce ne serait tout simplement pas agir de façon responsable sur le plan financier. Je soulignerais également que le Comité supérieur du transport du grain est chargé, en vertu de la LTGO, de faire un examen annuel de nos investissements dans le transport du grain et de déterminer s'ils sont appropriés. Les résultats de cet examen sont vérifiés par l'ONT. Les chemins de fer font également l'objet chaque trimestre, le cas échéant, d'un examen du rendement. Ces comités n'ont remis aucun rapport disant que soit nos investissements, soit notre rendement laissent à désirer.

Le président: Merci, monsieur Easter.

M. Easter: Quelles sont les récoltes qui sont immobilisées? Des récoltes spéciales, des wagons retenus par des producteurs, ou quoi?

Mme Mielitz: Toutes les récoltes peuvent subir des retards à un moment ou à un autre. La situation est sans doute pire dans le cas des récoltes spéciales à livrer directement à un navire, notamment sur la côte ouest.

M. Easter: Cela ne concerne pas la Commission canadienne du blé?

Le président: Vous avez posé cinq questions, monsieur Easter.

Mme Mielitz: Non, généralement, il ne s'agit pas de produits de la Commission canadienne du blé.

M. Collins (Souris—Moose Mountain): Vous avez parlé de redevances de stationnement et vous avez fait remarquer, avec raison, que les retards dans le cycle de rotation des wagons se traduisent par des coûts plus élevés pour l'agriculteur. Est–ce exact?

Mme Mielitz: C'est vrai.

[*Texte*]

Mr. Collins: Would you tell me who pays demurrage charges?

Ms Mielitz: Who pays them in grain or. . .?

Mr. Collins: Who is the end user and who pays when you tack on demurrage charges.

Ms Mielitz: We can't charge demurrage.

• 1620

Mr. Collins: But you're making a reference that if demurrage charges could be. . .and you made the observation that farmers are going to have to pay demurrage charges. If we put demurrage charges on, who will pay?

Ms Mielitz: The person who would pay is the person who has contracted to ship the grain. That could be either the grain company, or in certain cases it could be a receiver who is actually the one who has contracted to purchase the grain from the country and is responsible for the movement.

Mr. Collins: Ultimately, who does it come back to?

Ms Mielitz: Ultimately, if one looked at the fact that the shipper or the grain company would pass it back to the farmer, it could come back to the farmer. But I think we're trying to say here that if you did have penalties in place, people would smarten up their act and those kinds of delays would not occur and the car fleet would be used better.

Mr. Collins: In theory we would like to believe that; in practice business people are going to pass it on down the line. I hope that the mechanism would be right.

Let me go on. Knowing what you know about tracking now. . .and you put it in during February of this year?

Ms Mielitz: Yes.

Mr. Collins: Why would CN wait until February of this year to put in that kind of mechanism, which would tell you somewhere along the way where those cars are? I think even Parcel Post now tracks where the parcel is along the way. Were you a little late getting into this?

Ms Mielitz: No, the tracking system in February that I am referring to was simply a special monitoring of shipments going into the U.S.

I think one needs to recognize that it's really only in the last, say, two years and certainly this year that we have had very major shipments of grain into the United States. Until this year most of our shipments into the U.S. were to large receivers such as the big flour mills in Albany and places like that, the major General Mills Cheerios plant for oats in Minneapolis. They were customers we knew and we could deal with, and the cars were returned reasonably well.

[*Traduction*]

M. Collins: Pourriez–vous me dire qui paie ces redevances de stationnement.

Mme Mielitz: Qui les paie, pour le transport des céréales ou. . .?

M. Collins: Qui est l'utilisateur final et qui paie lorsque vous ajoutez à votre facture des redevances de stationnement.

Mme Mielitz: Nous n'avons pas le droit de faire payer de redevances de stationnement.

M. Collins: Pourtant, vous dites que si des redevances de stationnement de six jours pouvaient être. . . Et vous avez observé que les agriculteurs allaient devoir payer des redevances. Si l'on ajoute ces redevances à la facture, qui les paiera?

Mme Mielitz: C'est la personne qui a passé un contrat pour transporter les céréales qui les paiera. Dans certains cas, ce sera la société céréalière et dans d'autres, le destinataire qui a passé un contrat d'achat de céréales avec notre pays et qui doit assumer les coûts du mouvement.

M. Collins: Au bout du compte, sur qui cela se répercute–t–il?

Mme Mielitz: Si l'on parle du point de vue que le transporteur ou la société céréalière ferait subir aux agriculteurs le contrecoup de ces redevances, c'est sur eux qu'au bout du compte cela se répercuterait. Mais ce que nous pouvons dire, je pense, en suggérant l'imposition d'amendes, c'est que cela pousserait les gens à fonctionner plus intelligemment si bien qu'il n'y aurait plus de retards et que le parc de wagons pourrait être utilisé plus efficacement.

M. Collins: En théorie, cela est bien beau et nous ne demandons qu'à vous croire; mais en pratique, les grandes entreprises vont faire subir à d'autres le contrecoup de ces frais. J'espère que le mécanisme que l'on mettrait en place serait adéquat.

Permettez–moi de continuer. Sachant ce que vous savez maintenant sur les systèmes de localisation. . . Le vôtre a été installé en février de cette année, n'est–ce pas?

Mme Mielitz: Oui.

M. Collins: Pourquoi le CN a–t–il attendu jusqu'en février de cette année pour mettre en place ce genre de système qui vous permet de savoir où se trouvent les wagons pendant leur trajet? Je pense que même le service des colis postaux de la Société canadienne des postes dispose d'un système de ce genre. N'avez–vous pas un peu tardé à suivre le mouvement?

Mme Mielitz: Non, le système de localisation dont je parlais et qui a été mis en place en février était simplement un système de contrôle spécial des chargements à destination des États–Unis.

Je pense que l'on doit souligner que c'est seulement, disons, au cours des deux dernières années, et plus particulièrement cette année, qu'il y a eu des chargements importants de céréales à destination des États–Unis. Jusqu'à cette année, la plupart de nos expéditions vers les États–Unis étaient destinées à de grandes entreprises comme, par exemple, les grosses minoteries d'Albany et d'ailleurs ou l'usine de fabrication des Cheerios de General Mills à Minneapolis. Nous connaissions bien ces clients et nous avions avec eux de bonnes relations si bien que les wagons nous étaient renvoyés relativement rapidement.

[*Text*]

This year we've been in a major growth situation with a major number of new, smaller customers we hadn't had experience dealing with.

Mr. Collins: Mr. Chairman, in light of our now knowing on the forecast side that we're going to have different grains and we're going to have more specialty crops, and the impact that might have, knowing what CN knows about recommendations for other people and how they may improve their system, what is CN going to tell us they will do to assist in this whole process being improved drastically?

Ms Mielitz: We are very much part of the work going on in the industry to make improvements for the short term for next year. In fact, already there is a committee preparing a forecast for next fall's movement. As well as ourselves, CP is looking at how we are going to size the fleet to ensure that we can move the cars. There are a number of ongoing items like that. Another is the whole discussion of the car allocation system itself and how it can be made more effective and clear.

We are also evaluating whether or not we will acquire additional cars. However, there are real questions that need to be answered by the industry before we can take that decision. In particular we need a clearer view of just how much grain Canada will want to export to the United States in the future. As all of you know, there are considerable discussions over potential quotas; it is not clear at this stage what percentage of our grain will go to the U.S.

Mr. Steckle (Huron—Bruce): Thank you for appearing this afternoon as one of our witnesses.

As you know, we have to look at all sides of the issue. You happen to be representing CN this afternoon.

You mentioned that the western freight subsidy is based on cost. What is the cost? Is that just sitting at the sidings? If that is the case, who picks up that cost? Does the subsidy get larger because costs are incurred that are no fault of the government? Can you explain this?

Ms Mielitz: Basically, every four years the National Transportation Agency calculates the total cost of moving grain of both railways, CN and CP, as it is actually incurred. This is the fundamental cost that's built up to calculate the freight rates.

• 1625

If there are issues such as not being able to get the cars unloaded and the cycle is therefore longer and if we have had to increase our usage of lease cars as a result or use more cars in general, those costs would be reflected in the way the freight rate is built up.

Mr. Steckle: Thank you for your response. That's a very important question and I think the response substantiates what I had perhaps thought for some time.

[*Translation*]

Cette année, nos activités sont en pleine croissance et un grand nombre de plus petites entreprises sont devenues pour nous de nouveaux clients et nous n'avons pas l'habitude de traiter avec elles.

M. Collins: Étant donné que nous savons maintenant, d'après les prévisions, que la production céréalière va se diversifier et qu'il y aura davantage de cultures spéciales, avec toutes les retombées que cela peut avoir, étant donné également que le CN connaît les recommandations qui ont été faites à d'autres compagnies sur la façon d'améliorer leurs systèmes, qu'est–ce que le CN compte faire pour contribuer à introduire dans tout ce processus des perfectionnements notoires?

Mme Mielitz: Nous participons très activement aux efforts de l'industrie en ce sens pour ce qui est du court terme, pour l'année prochaine. De fait, il y a déjà un comité qui prépare des prévisions sur les mouvements de l'automne prochain. Comme nous, le CP cherche le moyen de délimiter la taille du parc de wagons qui permettra d'assurer les mouvements requis. Un certain nombre d'initiatives de ce genre ont déjà été prises. À ce titre, on peut également citer les discussions en cours sur le système d'affectation des wagons et les moyens de le rendre plus simple et plus efficace.

Nous évaluons également la nécessité d'acheter d'autres wagons. Toutefois, certaines questions importantes devront être réglées par l'industrie avant que nous puissions prendre une décision. Il faut que nous sachions, notamment, plus précisément quel sera à l'avenir l'envergure des exportations canadiennes de céréales vers les États–Unis. Comme vous le savez tous, on discute beaucoup d'un éventuel contingentement; on ne sais pas clairement à l'heure actuelle quel sera le pourcentage de nos céréales qui seront exportées vers les États–Unis.

M. Steckle (Huron—Bruce): Je vous remercie d'avoir comparu cet après–midi à titre de témoin.

Vous le savez, il faut que nous considérions tous les aspects de la question. Vous présentez celui du CN cet après–midi.

Vous avez mentionné que l'aide au transport de l'Ouest est déterminé par les coûts. Quels sont–ils? Est–ce que cela correspond seulement aux frais encourus pour que les wagons restent sur des voies de garage? Si c'est le cas, qui assume ces frais? Est–ce que l'aide au transport augmente en fonction de coûts dont le gouvernement n'est pas responsable? Pouvez–vous m'expliquer cela?

Mme Mielitz: Essentiellement, tous les quatre ans, l'Office national des transports calcule le coût réel total du mouvement des céréales pour les deux compagnies de chemin de fer, CN et CP. C'est ce coût de base qui sert à calculer les tarifs marchandises.

Si, par exemple, nous n'avons pas pu décharger les wagons et si, par conséquent, le cycle de rotation est plus long et que nous avons dû avoir recours à des wagons de location plus nombreux ou mettre généralement plus de wagons en service, ces coûts se refléteront dans les calculs qui permettent d'établir les tarifs de marchandises.

M. Steckle: Je vous remercie de m'avoir fourni cette réponse. C'est une question très importante et je pense que la réponse donne du poids à ce dont je me doutais depuis un certain temps.

[*Texte*]

In all the recommendations you have made there doesn't appear to have been, on your part, any fault in the system. We didn't hear that there was any fault on the part of those who made presentations yesterday either. We're likely to go through this exercise and find there will have been no fault. Yet there's a serious problem.

A decision was made by someone last year not to lease 2,000 cars from the United States. Now, who made that decision and why was that decision made? Obviously, car shortages have been part of the overall problem.

Ms Mielitz: The only point I can respond to there—and we didn't make any decision not to lease 2,000 cars—is that we have an arrangement with Burlington Northern whereby they get 1,000 cars for six months of the year and we get the cars for six months of the year. That arrangement's to balance out our relative peaks. In late July or early August it was our turn to return those 1,000 cars and we did so. But I'm not aware of us turning down 2,000 U.S. leased cars.

Mr. Steckle: According to a witness yesterday there were 2,000 cars that had been leased, but that lease was not renewed last year.

In the case of cars in transit and sitting at sidings unloading, can you give us the proportional time that's spent in travel, taking a 20–day period, on an average? Obviously, when you build in cost and factor this, it's done on a basis... Going back to 1908 and using that determination of time recovery on cars, similar to what it was then, we're travelling a little faster today and there's obviously more waste in sidings, if that's the case. If we're travelling faster, the cars are obviously sitting longer. Can you give us a breakdown of car turn–around in a 20–day cycle or period?

Ms Mielitz: We certainly have that data, but I'm afraid I don't have it with me and I might be misleading if I just gave you guesstimates. I could provide that data later.

Mr. Steckle: Yes, perhaps that could be given to the chairman. Thank you very much.

The Chairman: Now we will go to the non–board members: Senator Olson, Mr. Benoit, and Mr. Althouse, and we'll end this series of questioning with one 15–second question from Mr. Marchand.

Senator Olson (Alberta South): Could you explain your recommendation five, in which you say you would reduce delays in Thunder Bay for cars rebilled to U.S. destinations?

Ms Mielitz: At the present time, on most commodities moving to the United States and with regard to wheat, malting barley and oats in particular, the cars move from the country into Thunder Bay. While they are in the process of moving, but before the car leaves the country, the grain companies will have sent in a sample to the grain commission to find out what the final actual grade will be for the particular commodity in the cars.

[*Traduction*]

En dépit de toutes les recommandations que vous avez présentées, vous ne semblez prendre aucune part de responsabilité dans le fait que le système ne marche pas. Ceux qui sont venus témoigner hier n'ont pas non plus reconnu leur part de responsabilité. Il se peut fort bien qu'à la fin de ces audiences nous découvrions que ce n'est la faute de personne. Et, pourtant, il y a un sérieux problème.

Une décision a été prise l'an dernier de ne pas louer 2 000 wagons des États–Unis. Alors, qui a pris cette décision et pourquoi? Il est clair que le manque de wagons a contribué au problème.

Mme Mielitz: La seule chose que je peux répondre à ce sujet—et ce n'est pas nous qui avons pris la décision de ne pas louer ces 2 000 wagons—c'est que nous avons une entente avec Burlington Northern selon laquelle ils disposent de 1 000 wagons pour six mois de l'année et nous les prenons pour les six autres mois. Cela nous permet de faire face à nos périodes de pointe respectives. Fin juillet début août, nous devions rendre ces 1 000 wagons et c'est ce que nous avons fait. Mais j'ignorais qu'on aurait refusé 2 000 wagons américains.

M. Steckle: D'après ce que nous a dit hier un témoin, il y a eu un contrat de location concernant 2 000 wagons qui n'a pas été renouvelé l'an dernier.

Dans le cas des wagons qui sont en transit et qui attendent d'être déchargés sur des voies de garage, pouvez–vous nous dire quel est le temps qui est pris par le trajet lui–même, sur une période moyenne de 20 jours? Évidemment, lorsque vous factorisez cela dans le coût, vous le faites sur la base de... Si le cycle actuel de rotation des wagons est le même que celui de 1908, si c'est vraiment le cas, étant donné que les trains se déplacent un peu plus vite aujourd'hui, ils restent évidemment plus longtemps sur des voies de garage. Pouvez–vous nous donner une ventilation des mouvements d'un wagon au cours d'un cycle de rotation de 20 jours?

Mme Mielitz: Ces données sont disponibles mais, malheureusement, je ne les ai pas avec moi et je ne voudrais pas vous induire en erreur en vous donnant seulement des estimations subjectives. Je pourrais vous fournir ces renseignements plus tard.

M. Steckle: Oui, peut–être pourriez–vous transmettre cela au président. Merci beaucoup.

Le président: Je vais maintenant donner la parole aux personnes qui ne sont pas membres du Comité: le sénateur Olson, M. Benoit et M. Althouse. Nous terminerons la série des questions en accordant la parole pour 15 secondes à M. Marchand.

Le sénateur Olson (Alberta South): Pourriez–vous me donner des éclaircissements sur la recommandation numéro cinq, qui porte sur la diminution des retards à Thunder Bay dans le cas de wagons qui sont réacheminés vers les États–Unis?

Mme Mielitz: Actuellement, dans le cas de la plupart des marchandises acheminées vers les États–Unis, notamment, le blé, l'orge de brasserie et l'avoine, les wagons arrivent des régions productrices à Thunder Bay. Alors que le mouvement est déjà amorcé, mais avant que le wagon ne quitte la région productrice, les sociétés céréalières ont déjà envoyé un échantillon à la commission afin de savoir quel est le grade accordé finalement à la denrée qui se trouve dans les wagons.

[*Text*]

Often the cars can arrive at Thunder Bay before the grade is known. Or when the car arrives at Thunder Bay and they're informed of the grading, the grade is not what they expected it to be for a particular U.S. sale.

So we end up with a fairly significant number of cars at any given time in Thunder Bay that are either awaiting a decision on where they will be sent—whether to the United States to satisfy an order or into a terminal in Thunder Bay—or if they're actually misgraded, in which case they may actually be resold on track to somebody else. This is a situation that we—

Senator Olson: I have only one more question. There's been a significant increase—

The Chairman: Depending on their location; other than Thunder Bay, it wouldn't allow it, Senator. But go ahead.

Senator Olson: I know. Has there been a significant increase in the number of cars going to Thunder Bay that contain durum wheat?

Ms Mielitz: There has been a significant increase in cars going through Thunder Bay to the U.S. this year simply because our U.S. sales in total have gone up. That has been one of the major channels for movements to the U.S.

Mr. Benoit (Vegreville): Good afternoon. I want to pursue this point on car turn–around time a little more. You've said that roughly 12 days out of the 20 days are spent with cars sitting somewhere and about 8 days are spent moving. First of all, I want to talk about the moving aspect. Surely it can't take 8 days to move a grain car from, say, downtown Mannville to the port in Vancouver. That would be about an average length haul.

• 1630

Ms Mielitz: I think the original question was how much time the cars spend loaded. I was talking about all aspects of the loaded cycle in the 12 days. So it's 12 days from the time the car is spotted at an elevator for loading, loaded, moved and unloaded. It wasn't just 12 days sitting idle; it was 12 days loaded versus empty.

Mr. Benoit: It's not twelve days moving then either.

The way you had broken this down, I understood you to say it was moving roughly eight days.

A 20–day turn–around is about the same as it was 80 years ago. I've loaded many grain cars in less than a day with an auger and an old beat–up truck. There isn't much time taken at the loading end. Elevators do it in under 8 hours as a matter of course. So where is this 20–day turn–around time taken exactly?

We're talking about getting more cars. People have been focusing on a shortage of cars. I believe there is no shortage of cars; there is an inefficient system.

[*Translation*]

Souvent, les wagons arrivent à Thunder Bay avant que ce grade ne soit connu ou encore il n'est pas celui auquel on s'attendait et dont dépendait une vente donnée à destination des États–Unis.

Par conséquent, il y a à tout moment à Thunder Bay un nombre relativement important de wagons en attente, soit parce que l'on n'a pas décidé où le chargement va être envoyé—vers les États–Unis pour répondre à une commande ou vers une gare de Thunder Bay—soit parce que le grade de la céréale n'est pas celui auquel on s'attendait, auquel cas le chargement peut être revendu directement à quelqu'un d'autre. C'est une situation que nous. . .

Le sénateur Olson: J'ai une seule autre question à poser. Il y a eu une augmentation substantielle. . .

Le président: Cela dépend de l'endroit; ailleurs qu'à Thunder Bay, cela ne serait pas possible, sénateur. Mais allez–y.

Le sénateur Olson: Je sais. Y a–t–il eu une augmentation substantielle du nombre de wagons transportant du blé dur dirigés vers Thunder Bay?

Mme Mielitz: Il y a eu cette année une augmentation substantielle du nombre de wagons qui ont transité par Thunder Bay à destination des États–Unis tout simplement parce que le total de nos ventes aux États–Unis a augmenté. C'est une des voies principales empruntées pour acheminer les marchandises vers les États–Unis.

M. Benoit (Végréville): Bonjour. J'aimerais approfondir un peu plus la question du cycle de rotation des wagons. Vous avez dit que sur 20 jours, il y en a douze pendant lesquels les wagons sont en mouvement et environ 8 où ils sont en attente quelque part. Tout d'abord, j'aimerais parler du mouvement. Vous n'allez pas me dire que cela prend huit jours pour qu'un wagon transporte des céréales de, disons, Mannville au port de Vancouver, ce qui représente une distance moyenne.

Mme Mielitz: Je pense que la question qui a été posée à l'origine était: pendant combien de temps les wagons restent–ils chargés. Les 12 jours que j'ai mentionnés correspondent à toute la durée du cycle pendant laquelle les wagons sont chargés. Par conséquent, c'est 12 jours à partir du moment où un wagon arrive près d'un élévateur pour prendre un chargement, est chargé, fait le trajet requis et est déchargé. Ce n'était pas 12 jours pendant lesquels le wagon n'était pas utilisé; c'est 12 jours pendant lesquels le wagon est chargé par opposition à vide.

M. Benoit: Ce n'est pas non plus 12 jours pendant lesquels il est en mouvement.

D'après la ventilation que vous nous avez présentée, j'avais compris que le mouvement prenait environ huit jours.

Un cycle de rotation de 20 jours est à peu près le même que celui qui était requis il y a 80 ans. J'ai chargé bien des wagons de céréales en moins d'une journée à l'aide d'une vis sans fin et d'un vieux camion. Le chargement ne prend pas longtemps. Les élévateurs le font régulièrement en moins de huit heures. Alors, comment en est–on arrivé à ce cycle de rotation de 20 jours?

On parle d'avoir plus de wagons disponibles. Les gens se sont surtout intéressés au manque de wagons. À mon avis, nous ne manquons pas de wagons, mais le système n'est pas efficace.

[*Texte*]

Probably a lot of people involved in the system make it inefficient. The railways should certainly, I believe, take some of the blame. So why is there a 20–day turn–around and how can we improve it?

Ms Mielitz: When you talk about a 20–day turn–around, you're talking about an average. This is a fairly complex system. We have an awful lot of grains and grades moving through the system at any given time. You load it and then it goes into a hub centre in the prairies. Are you from Vegreville?

Mr. Benoit: That area.

Ms Mielitz: In our case it would move into Edmonton. Unless it was a destinational train, it would then be sorted out at Edmonton into a block of cars moving to the same destination to make up a train, and that takes some time to do. That unit train would move to whatever the destination was and then it would have to be broken up and switched down into blocks to go to each individual terminal. The terminal would have to unload it and it would have to come back. Each portion of that does take some time.

Don't get me wrong, I'm not trying to be defensive about 20 days. I think the system can improve. I think the system can be more efficient, but it also isn't realistic to think about these things going slickly in the time it takes to simply move or drive from one place to another.

Mr. Althouse (Mackenzie): In your presentation you mentioned a couple of times that there are some problems with pooling of canola at each coast, but particularly at Thunder Bay. You said something to the effect that canola cannot be pooled as easily as some of the other grains. Would you explain that?

I can't see any physical reason or any reason of keeping the grades separate. Is this strictly a marketing choice problem where you have many smaller cars going to the precise owner of the. . .?

Ms Mielitz: The concept of pooling is that it doesn't matter which grain company has bought the canola. It can be unloaded at any terminal.

In the case of Thunder Bay, this is the first year we've seen significant movements of canola through Thunder Bay. The arrangements were not in place among the grain companies to allow them to balance the books at the end of the day when the canola was going through.

Late last October or early November we asked the grain companies to put their heads together and figure out a mechanism by which they could pool the canola going through. They are telling us they may have a system, at least for number one canola, at the start of this coming crop year.

Mr. Althouse: Did the increase in low–grade canola this year as opposed to most other years create a problem here too?

[*Traduction*]

C'est sans doute que bien des gens qui y participent le rendent inefficace. Les chemins de fer devraient certainement, à mon avis, prendre une part des responsabilités. Donc, pourquoi le cycle de rotation est–il de 20 jours et que pouvons–nous faire pour améliorer cela?

Mme Mielitz: Lorsque vous parlez d'un cycle de rotation de 20 jours, cela représente une moyenne. Le système est assez complexe. Il y a une grande quantité de céréales de différentes catégories qui circulent à tel ou tel moment. Une fois chargés, les wagons sont dirigés vers une plaque tournante des Prairies. Êtes–vous de Vegreville?

M. Benoit: De la région.

Mme Mielitz: Dans ce cas, les wagons chargés seront dirigés sur Edmonton. À moins qu'il ne s'agisse d'un train direct, ils seront répartis en blocs de wagons qui ont la même destination afin de constituer un train et cela prend du temps. Ce train–bloc se rendra à sa destination et les wagons seront alors répartis à nouveau en blocs selon leur gare respective. Arrivés en gare, il faudra les décharger et les wagons devront ensuite revenir au point de départ. Tous les mouvements du trajet prennent du temps.

Ne vous méprenez pas sur moi; je n'essaye pas de défendre les 20 jours du cycle de rotation. Je pense que l'on peut améliorer le système et le rendre plus efficace, mais il n'est pas réaliste de penser que tous ces mouvements se font avec la même facilité et ne prennent pas plus de temps qu'un trajet en voiture entre un point et un autre.

M. Althouse (Mackenzie): Dans votre exposé vous avez indiqué une ou deux fois que la constitution de pools de wagons affectés au transport du canola pose des problèmes dans les ports de l'Atlantique et du Pacifique mais plus particulièrement à Thunder Bay. D'après vos déclarations, il n'est pas aussi facile de constituer des pools de wagons pour transporter le canola que dans le cas d'autres céréales. Pourriez–vous apporter des précisions à ce sujet?

Je ne vois pas pourquoi il en est ainsi et je ne comprends pas pourquoi on sépare les catégories. Le problème est–il dû strictement à une méthode de marketing qui permet d'envoyer de plus petits wagons uniquement au propriétaire de. . .?

Mme Mielitz: La constitution de pools repose sur le principe voulant que l'on ne prenne pas en compte quelle est la société céréalière qui a acheté le canola. Il peut être déchargé dans n'importe quelle gare.

Dans le cas de Thunder Bay, c'est la première année où nous avons constaté un transit important de canola. Les sociétés céréalières n'avaient pas pris les dispositions nécessaires pour mettre leurs livres à jour une fois que le canola avait transité par Thunder Bay.

Fin octobre début novembre, nous avons demandé aux sociétés céréalières de mettre au point ensemble un système qui leur permettrait de constituer des pools de wagons pour faire transiter le canola. D'après ce qu'elles nous disent, il se pourrait qu'elles aient un système, du moins pour ce qui est du canola numéro un, qui pourrait être mis en place cette année au début de la campagne agricole.

M. Althouse: Est–ce que l'augmentation de la production de canola de catégorie inférieure que l'on a constatée cette année par rapport aux années précédentes a également créé un problème?

[*Text*]

Ms Mielitz: I think it was a factor simply because there was less number one and more variable grades. That certainly was an issue.

Mr. Althouse: In your recommendations you made a couple of references to the need for increased coordination between country loadings and vessel arrivals and, again, there was a similar criticism of merchandisers matching sales to car availability.

• 1635

What's the problem here, in your mind? We used to have the Wheat Board do this function. Then we got the GTA. Have we just unnecessarily added another piece of paperwork here? Are you talking about going back to more direct shippers? What are you talking about?

Ms Mielitz: I think there were two points being made there. The first was that, with the car allocation system the way it is now, a grain company that has made sales over, let's say, a 6–month or a 12–month period, over a longer–term period, has the same chance of getting a car next week as the fellow who made a sale last week.

Mr. Althouse: Yes.

Ms Mielitz: So you're in a situation where, when cars are tight, there is no incentive to hold back on further sales; in fact, you may do better in terms of your market share if you put on more short–term sales. We certainly saw some of that this year. We were saying that's something that has to be looked at and corrected because the incentive works the wrong way. And you'll always have peaks during a year—peaks and valleys—and you don't want to have the peaks exaggerated by that kind of incentive.

The Chairman: Thank you, Mr. Althouse. Your short question, Mr. Marchand.

Mr. Marchand: Actually, coming back to the recommendations, how many of those are directly related to the role of the Grain Transportation Agency—for example, matching incentives for grain merchandisers, more accurate and longer–term sales forecasts, improved coordination between country loading and vessel arrival, etc.? Is there a good number of them that are related to the GTA?

Ms Mielitz: Yes.

Mr. Marchand: If we got rid of the Grain Transportation Agency, would it help?

Ms Mielitz: I don't think that's a decision CN should be commenting on.

The Chairman: Thank you very much for appearing before us this afternoon and for being so forthright with your answers.

Mr. Marchand: I didn't get an answer to that question, though, Mr. Chairman.

[*Translation*]

Mme Mielitz: Je pense que cela y a contribué dans la mesure où il y avait moins de canola numéro un et plus de catégories variables. Cela a certainement créé des difficultés.

M. Althouse: Dans vos recommandations, vous suggérez une meilleure coordination entre les chargements terrestres et l'arrivée des navires et vous formulez des critiques qui vont dans le même sens à propos des programmes de vente des marchands céréaliers qui ne tiennent pas compte de la disponibilité des wagons.

D'après vous, quelle est la cause du problème? Auparavant, c'était la Commission canadienne du blé qui avait cette responsabilité. Ensuite, on a établi l'Office de transport du grain. A–t–on ajouté de la paperasserie inutile? Est–ce que vous suggérez que l'on revienne à des modes d'expédition plus directs? De quoi parlez–vous?

Mme Mielitz: Je pense que nous voulions souligner deux choses. Tout d'abord, dans le cadre du système actuel d'affectation des wagons, une société céréalière dont le programme de ventes s'étend sur, disons, six mois ou un an, c'est–à–dire à plus long terme, a la même chance de se voir attribuer un wagon la semaine prochaine qu'un type qui a bouclé une vente la semaine dernière.

M. Althouse: Oui.

Mme Mielitz: Par conséquent, lorsqu'il y a peu de wagons disponibles, il n'y a aucune mesure d'incitation pour étaler les futures ventes; en fait, vous pourrez sans doute mieux conserver votre part du marché si vous réalisez des ventes à plus court terme. C'est exactement ce que nous avons pu constater cette année. Nous suggérons donc de réexaminer la situation et d'y apporter les correctifs nécessaires car les mesures d'incitation ont des résultats contraires à ceux qui étaient escomptés. Il y aura toujours au cours de l'année des périodes de pointe—des périodes de pointe et des périodes creuses—et il ne faudrait pas que ce genre de mesure d'incitation rende les choses plus difficiles en période de pointe.

Le président: Merci, monsieur Althouse. Monsieur Marchand, vous pouvez poser votre brève question.

M. Marchand: Pour revenir sur les recommandations, combien d'entre elles ont directement trait au rôle de l'Office de transport du grain—par exemple, pour ce qui est des mesures d'incitation destinées aux marchands de céréales, de l'établissement de prévisions de ventes à long terme plus précises, d'une meilleure coordination entre les chargements terrestres et l'arrivée des navires, etc.? Est–ce qu'un bon nombre d'entre elles ont quelque chose à voir avec l'OTG?

Mme Mielitz: Oui.

M. Marchand: Si l'on se débarrassait de l'Office de transport du grain, est–ce que cela aurait des conséquences positives?

Mme Mielitz: Je ne pense pas que ce soit une décision sur laquelle le CN devrait faire des observations.

Le président: Je vous remercie d'avoir comparu devant nous cet après–midi et de nous avoir donné des réponses aussi franches.

M. Marchand: Mais, monsieur le président, je n'ai pas obtenu de réponse à ma question.

[*Texte*]

The Chairman: I'm sorry.

Mr. Marchand: How many of those recommendations are related to the GTA?

The Chairman: Did you not answer that question? I thought you did.

Mr. Marchand: You should be able to.

Ms Mielitz: I'd have to look back at them, but a number of them would relate to the GTA.

Mr. Marchand: Could it be precise? Obviously, number one, seven–day–a–week operation at the west coast terminals is related to unions, I believe. How many in there are directly related to the GTA in one way or another—in a small way, in a big way—out of the eight recommendations?

Ms Mielitz: Frankly, when I look at most of those eight recommendations, while a number of them do have implications for the way GTA might do their work, a lot of them go back to the grain companies and the sellers of grain, such as the Wheat Board, in terms of their making changes. In particular, the one that might relate to the GTA is the longer–term sales forecasts, which would certainly be critical, and also improved coordination between country loadings and vessel arrivals.

But if you look at things like pooling canola, the grain companies have to decide that.

Mr. Marchand: Yes.

The Chairman: Thank you very much.

Ladies and gentlemen, the next witness is CPR. Could I welcome Mr. Sallee and Mr. Conradi.

Ladies and gentlemen, Mr. Sallee is the vice–president of marketing and sales in heavy haul for CP Rail System. Mr. Conradi is the general manager of marketing, grain and heavy haul.

Welcome, gentlemen. Who will be the spokesperson?

Mr. Rick Sallee (Vice–President, Marketing and Sales, Heavy Haul, CP Rail System): I will, sir.

The Chairman: Or both?

Mr. Sallee: Both, really.

Mr. Chairman, members of the subcommittee, good afternoon. As the chairman mentioned, my name is Rick Sallee. I'm vice–president of marketing for heavy haul, CP Rail System, based in Vancouver.

By way of explanation, CP Rail System is divided into two business units. One is heavy haul and another is intermodal freight systems. Heavy haul, the unit I am in charge of, handles the movement of bulk commodity traffic, of which grain is the largest. I'm also responsible for the sizing and management of the overall covered hopper fleet for the company.

[*Traduction*]

Le président: Excusez–moi.

M. Marchand: Parmi ces recommandations, combien d'entre elles sont directement liées au rôle de l'OTG?

Le président: Vous n'avez pas répondu à cette question? Je pensais que vous l'aviez fait.

M. Marchand: Vous devriez être en mesure de le faire.

Mme Mielitz: Il faudrait que je les revoie mais un certain nombre d'entre elles pourraient être liées au rôle de l'OTG.

M. Marchand: Pouvez–vous préciser? Naturellement, la recommandation numéro un qui porte sur l'exploitation des terminaux de la côte ouest sept jours sur sept a à voir avec les syndicats, d'après moi. Mais parmi ces huit recommandations, combien d'entre elles sont liées directement à l'OTG d'une façon ou d'une autre—en tout ou en partie?

Mme Mielitz: En toute franchise, lorsque je considère la plupart de ces huit recommandations, même si un certain nombre d'entre elles peuvent influencer la façon dont l'OTG fonctionne, ce sont les sociétés céréalières et les marchands de céréales, la Commission canadienne du blé, par exemple, que visent bon nombre d'entre elles et qui auraient à modifier leur façon d'opérer. L'OTG aurait à intervenir plus directement en ce qui concerne l'établissement de prévisions de ventes à long terme plus précises, ce qui aurait certainement une importance critique, ainsi que dans une meilleure coordination entre les chargements terrestres et l'arrivée des navires.

Mais pour ce qui est de la constitution de pools de wagons affectés au transport du canola, ce sont les sociétés céréalières qui doivent prendre les décisions.

M. Marchand: Oui.

Le président: Merci beaucoup.

Mesdames et messieurs, le témoin suivant est CP Rail. J'aimerais souhaiter la bienvenue à M. Sallee et à M. Conradi.

Mesdames et messieurs, M. Sallee est vice–président, Marketing et ventes transports massifs pour le Réseau CP Rail et M. Conradi est directeur général, Marketing–Trafic céréalier.

Bienvenue, messieurs. Qui sera votre porte–parole?

M. Rick Sallee (vice–président, Marketing et ventes, Transport massif, Réseau CP Rail): C'est moi, monsieur.

Le président: Ou bien, allez–vous tous deux prendre la parole?

M. Sallee: Nous prendrons tous deux la parole.

Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité, bonjour. Comme le président vient de l'indiquer, je m'appelle Rick Sallee. Je suis vice–président, Marketing et ventes transports massifs pour le Réseau CP Rail, un service basé à Vancouver.

Pour vous donner une idée générale, le Réseau CP Rail est divisé en deux unités fonctionnelles: les transports massifs et les transports combinés. Les transports massifs, l'unité dont je suis responsable, est chargée du mouvement des marchandises en vrac parmi lesquelles les céréales occupent la plus grande place. Je suis également responsable de déterminer l'envergure du parc de wagons–trémie couverts de la compagnie et d'en assurer la gestion.

[*Text*] [*Translation*]

• 1640

I am accompanied today by Mr. Alex Conradi, who is general manager, marketing, Canadian grain, based in Winnipeg. Mr. Conradi has a short opening statement.

M. Axel Conradi (directeur général, Marketing—Trafic céréalier, Réseau CP Rail): Bonjour, messieurs les députés. On me dit que vous avez tous reçu une copie de notre document intitulé: *A Backgrounder on Canadian Grain Movement*. Il me fait plaisir de vous annoncer que la version française de ce document est maintenant disponible. On va en fournir une copie au greffier.

Avant de céder le microphone à M. Sallee, j'aimerais vous dire que ses propos porteront d'abord sur les initiatives prises par CP Rail depuis octobre pour remédier à la pénurie de wagons–trémies. Par la suite, il vous expliquera très brièvement les circonstances, pour la plupart imprévisisbles, qui nous posent un défi considérable dans la manutention et le transport de la récolte céréalière de cette année. Finalement, nous vous suggérerons quelques mesures supplémentaires à mettre en oeuvre à court et à long termes afin de rendre plus efficace le système de transport et de manutention des céréales de l'Ouest du Canada.

Mr. Sallee: I am pleased to be here today to discuss the challenges of moving this year's grain crop. After some opening remarks, Mr. Conradi and I will be pleased to answer any questions you may have relating to the movement of grain.

While I will be focusing my remarks on the current concerns of the subcommittee, I will also provide you with suggestions for longer–term changes we believe are required.

Grain is extremely important to CP as well as to the economic well–being of Canada. It is the single largest commodity we handle in Canada, representing 20% to 25% of our volume. Grain is essential to CP's long–term survival.

I welcome the opportunity for dialogue on this complex subject. In fact, we have spent considerable time over the last several months meeting and explaining the current realities to farmers, farmer groups, grain companies, the Canadian Wheat Board, the Grain Transportation Agency, provincial ministers of agriculture and transportation, as well as other interested parties.

I believe it has led not only to a much better understanding of how the situation arose but also, and more importantly, to the identification of the immediate and longer–term initiatives required to ensure our collective future success.

In our view, many of the reasons leading to the difficulties over the last six months were unforeseeable. However, as the magnitude of the challenges became clear, CP Rail has been proactive and diligent. We believe substantial ground has been and continues to be gained.

Over the past few months we have enhanced capacity through many initiatives: the addition of 4,500 cars to the Canadian grain fleet from October through to this June, which includes 500 cars acquired this week as the U.S. market appears

Je suis accompagné de M. Alex Conradi, directeur général du marketing des céréales canadiennes, à Winnipeg. M. Conradi a une brève déclaration préliminaire à vous faire.

Mr. Axel Conradi (Director general, Marketing—Grain Heavy Haul, CP Rail System): Good afternoon, gentlemen. I have been told that you all received a copy of our document *A Backgrounder on Canadian Grain Movement*. I am glad to be able to tell you that this document is now available in French. We will give the clerk a copy.

Before I give the floor to Mr. Sallee, I would like to tell you that he will talk about the actions taken by CP Rail since last October to remedy the shortage of hopper–cars. He will then explain briefly to you the circumstances, for the most part unpredictable, that amount to an incredible challenge regarding the handling and transportation of this year's grain crop. Finally, we will recommend short and long–term actions to you so as to make the transportation and handling system of Western Canada grain more efficient.

M. Sallee: Je suis heureux de pouvoir vous parler aujourd'hui des défis que pose le transport de la récolte céréalière de cette année. Après quelques observations préliminaires, M. Conradi et moi–même serons heureux de répondre à toutes les questions que vous voudrez poser au sujet du transport des céréales.

Mes remarques porteront surtout sur les questions qui préoccupent actuellement le Sous–comité, mais je vous suggérerai aussi certains changements à long terme que nous jugeons nécessaires.

Les céréales sont extrêmement importantes pour le CP et pour le bien–être économique du Canada. Elles viennent en tête de la liste des marchandises que nous transportons au Canada et elles représentent entre 20 et 25 p. 100 de notre trafic. Les céréales sont essentielles à la survie à long terme de CP.

Je suis heureux de l'occasion qui m'est offerte de pouvoir vous entretenir de cet important sujet. En fait, nous avons tenu au cours des derniers mois de nombreuses réunions au cours desquelles nous avons essayé d'expliquer la situation actuelle aux agriculteurs, à des groupes d'agriculteurs, aux entreprises céréalières, à la Commission canadienne du blé, à l'Office du transport du grain, aux ministres provinciaux de l'Agriculture et des Transports de même qu'à d'autres parties intéressées.

Cela nous a permis non seulement de beaucoup mieux comprendre ce qui s'était passé, mais surtout de cerner les mesures à court et long terme qu'il faudra prendre pour assurer notre avenir collectif.

À notre avis, un grand nombre des raisons qui ont abouti aux difficultés que nous avons connues ces six derniers mois étaient imprévisibles. Cependant, plus les défis se précisaient, plus le Réseau CP s'est montré proactif et diligent. Nous croyons avoir fait un bon bout de chemin et nous poursuivons nos efforts.

Au cours des derniers mois, nous avons accru notre capacité en prenant de nombreuses mesures. Je pense à l'ajout de 4 500 wagons au parc de wagons céréaliers depuis octobre dernier, dont 500 wagons que nous avons achetés cette semaine étant

[*Texte*]

to be softening; operational changes aimed at moving grain cars faster from points of loading to unloading and back again; increased maintenance programs for grain cars and motive power; increased staffing to man many more trains; the addition of a car expediter to our staff to identify and expedite the movement of slow loading and unloading of cars; increased planning and communication through several war rooms designed to provide coordination of cars, power and trains 24 hours a day, 7 days a week, which involved many of our managers and coordinators working 12-hour shifts for weeks on end, specifically concentrating on improving capacity over the short term.

These are but a few of the actions that demonstrate our motivation to increase capacity over the short term. They should greatly alleviate the capacity issues we face for the balance of the crop year.

I am also able to announce today that CP Rail System has placed an order with National Steel Car in Hamilton to build 900 new covered hoppers, which will create even more capacity for our North American fleet. These cars, costing $65 million, will roll off the assembly line between August and December 1994 and are available for use in Canada and the United States.

• 1645

Further plans are being finalized for renewing leases, covering 3,000 covered hoppers, to ensure a future capacity for grain and other commodities this fall. We're also reviewing with the industry whether additional cars will be required to meet the demand for the 1994 crop.

How did the grain transportation industry in western Canada get into the situation we face today? There is no one reason. Rather, a series of unusual circumstances combined to spike North America's demand for grain cars. Mr. Chairman, I'm sure that you have heard many reasons for this situation. Your subcommittee has been supplied with both the CP Rail System backgrounder on Canadian grain, which I think outlines the situation, and our response to the question on grain car shortages posed by this subcommittee. I have extra copies should you wish to refer to them.

These documents contain a detailed explanation of the unusual circumstances and their impact on the demand and supply of grain cars. Other witnesses appearing before this subcommittee have also mentioned these factors. To summarize, wide-ranging crop, severe weather, labour, as well as our own logistical issues all played a role in the car shortage that developed last fall and was exacerbated over the winter.

Demand increased quickly and unexpectedly all across North America. We, like other railroads, were short of hopper cars, a situation we are actively remedying. We have been in a catch-it mode since last fall as a result. To put this in perspective, sales

[*Traduction*]

donné que le marché américain semble s'affaiblir, aux changements opérations apportés pour accélérer les déplacements de wagons entre les points de chargement et de déchargement, à l'amélioration des programmes de maintenance pour les wagons céréaliers et le matériel moteur, à l'équipage d'un nombre beaucoup plus grand de trains, à l'ajout d'un ordonnancier à notre personnel pour identifier les problèmes de chargement et de déchargement et accélérer les déplacements, à une planification et à une communication accrues pour mieux coordonner la circulation des wagons, du matériel moteur et des trains 24 heures par jour, sept jours par semaine, ce qui oblige un grand nombre de nos gestionnaires et coordonnateurs à faire des quarts de 12 heures semaine après semaine, dans le but surtout d'améliorer la capacité à court terme.

Ce ne sont là que quelques-unes des mesures que nous avons prises et qui vous montrent à quel point nous tenons à augmenter la capacité à court terme. Elles devraient nous permettre de régler une bonne partie des problèmes qui se poseront tout au long de la campagne.

Je suis également heureux de pouvoir vous annoncer aujourd'hui que le Réseau CP Rail a commandé 900 nouveaux wagons-trémie couverts à la National Steel Car à Hamilton, wagons qui viendront encore grossir notre parc nord-américain. Ils nous coûteront 65 millions de dollars et devraient sortir de l'usine entre août et décembre 1994; ils pourront être utilisés au Canada et aux États-Unis.

Nous sommes aussi en train de mettre la dernière main à des plans en vue du renouvellement de la location de 3 000 wagons-trémie couverts afin d'être en mesure à l'automne de transporter une plus grande quantité de céréales et d'autres marchandises. Nous essayons en outre de voir avec l'industrie si nous aurons besoin de wagons supplémentaires pour répondre à la demande durant la campagne 1994.

Comment se fait-il que l'industrie du transport des céréales dans l'Ouest canadien se trouve aujourd'hui dans une telle situation? Il y a une raison à tout cela. Ou je devrais plutôt dire que diverses circonstances inhabituelles ont contribué à faire grimper la demande de wagons céréaliers en Amérique du Nord. Monsieur le président, je suis persuadé qu'on vous a déjà donné un grand nombre de raisons. Le Réseau CP a remis à votre comité et notre étude de fond sur les céréales canadiennes, qui décrit la situation, je pense, et notre réponse à la question posée au sujet de la pénurie de wagons céréaliers. J'en ai ici des copies supplémentaires si vous voulez vous y reporter.

Ces documents décrivent en détails les circonstances inhabituelles et leurs répercussions sur l'offre et la demande de wagons céréaliers. D'autres témoins ayant comparu devant le Sous-comité lui ont aussi parlé de ces facteurs. Pour résumer, une abondante récolte, le mauvais temps, des problèmes de main-d'oeuvre de même que nos propres difficultés logistiques sont autant de facteurs qui ont contribué à la pénurie de wagons qui est survenue l'automne dernier et qui s'est aggravée durant l'hiver.

La demande a augmenté rapidement et sans prévenir dans toute l'Amérique du Nord. Comme d'autres chemins de fer, nous avons manqué de wagons-trémie, situation à laquelle nous cherchons activement à remédier. Nous faisons des pieds et des

[*Text*]

forecasts for movements off the west coast are at record levels, levels that have never been achieved on a sustained basis by the grain transportation and handling system. The challenge will be that much greater this year, given the uncertain labour environment by the grain elevators in Vancouver, particularly as it affects weekend unloading.

Just as there is no one reason for the past car shortage, there is no one immediate solution. I've already itemized some of our initiatives in the short term that we have actively implemented to increase short–term capacity. In cooperation with the grain trade, additional actions have also been undertaken. These include the following.

In conjunction with the Canadian Wheat Board, directional loading, which minimizes extra switching by ordering all cars off a particular block to one destination, and increased trucking to mainline inland terminals are being instituted whenever possible. Weekend unloading at the port terminals and loading in the country are being encouraged. The number of branch lines on which empty cars are spotted to be picked up 10 hours later is being increased.

Other important initiatives are also under way. In conjunction with the Grain Transportation Agency and the Canadian Wheat Board, port targets that reflect the capability of the grain transportation and handling system to accommodate sales projections are being established. This will be useful, a forward planning tool for all the industry participants, as will a similar effort under the GTA to develop a forecast to the end of this calendar year with wider shipper input for the movement of grain.

The GTA, grain companies, regulatory bodies and the railroads are actively taking steps to conduct an all–encompassing review of the entire western grain forwarding system. This project called for, driven by and paid for by the industry participants should provide valuable guidance on the future direction of grain transportation and handling systems. The challenge of handling the 1993 and 1994 grain crop are unprecedented and, to a very large extent, attributable to circumstances that are unlikely to be repeated. The initiatives itemized have moved the process forward.

In addition, CP's western Canadian grain fleet will increase to 15,000 cars. This represents the largest capacity ever made available to Canadian grain. Even with these additions to the fleet, it will be extremely challenging to meet the port unload sales targets established by the Grain Transportation Agency for the months of April to July. To do so will require a record grain unload performance on a monthly basis for the port of Vancouver, which was never previously achieved, at least on a sustained basis.

[*Translation*]

mains depuis l'automne dernier. Pour bien vous situer, je vous dirai que les prévisions de ventes concernant le transport sur la côte ouest atteignent des niveaux inégalés, des niveaux encore jamais vus pour le système de transport et de manutention des céréales. Le défi sera d'autant plus grand cette année que la situation des travailleurs des silos à céréales est incertaine à Vancouver, surtout en ce qui concerne le déchargement la fin de semaine.

Tout comme il n'y a pas qu'une seule raison à la pénurie de wagons, il n'y a pas de solutions immédiates. Je vous ai déjà énuméré les mesures que nous avons prises à court terme pour augmenter la capacité de manutention et de transport. Nous avons aussi pris d'autres mesures en collaboration avec l'industrie céréalière. Les voici.

De concert avec la Commission canadienne du blé, nous essayons dans la mesure du possible d'utiliser des trains directs, ce qui minimise les manoeuvres supplémentaires puisque les marchandises sont acheminées par des tranches de wagons, et nous utilisons aussi des camions pour le transport vers les terminus intérieurs des lignes principales. Nous encourageons le déchargement aux terminaux portuaires et le chargement à l'intérieur des terres durant la fin de semaine. Nous avons augmenté le nombre des embranchements sur lesquels les wagons vides doivent être récupérés 10 heures plus tard.

D'autres initiatives importantes sont aussi en cours. Nous avons établi en ce qui concerne les ports, en collaboration avec l'Office de transport du grain et la Commission canadienne du blé, des objectifs qui reflètent la capacité du système de transport et de manutention des céréales pour pouvoir donner suite aux prévisions de ventes. Cela sera utile, en tant qu'outil de planification à long terme pour tous les intervenants de l'industrie, tout comme les efforts entrepris, avec l'OTG, pour établir des prévisions jusqu'à la fin de l'année civile pour les déplacements de céréales, et ce avec l'aide des expéditeurs.

L'OTG, les entreprises céréalières, les organismes de réglementation et les chemins de fer ont entrepris d'effectuer une étude approfondie de tout le système de transport des céréales de l'Ouest. Ce projet qui a été préconisé et qui est administré et financé par les intervenants de l'industrie, devrait permettre de recueillir des renseignements utiles sur l'orientation future des systèmes de transport et de manutention des céréales. Le défi que représente la manutention des récoltes céréalières de 1993 et de 1994 est sans précédent et il est dans une grande mesure attribuable à des circonstances qui risquent fort peu de se répéter. Les initiatives dont je vous ai parlé devraient nous permettre d'accomplir des progrès.

Qui plus est, le nombre des wagons céréaliers utilisés par le CP dans l'Ouest canadien passera à 15 000. Il s'agit du parc le plus important jusqu'à maintenant pour le transport des céréales canadiennes. Malgré tout, il sera extrêmement difficile d'atteindre les objectifs de vente concernant le déchargement portuaire établis par l'Office du transport du grain durant les mois d'avril à juillet. Pour ce faire, il faudra que la performance en ce qui concerne le déchargement atteigne chaque mois dans le port de Vancouver des niveaux jamais vus, du moins, pendant une période prolongée.

[*Texte*]

[*Traduction*]

• 1650

There are several prerequisites for the achievement of such performance. First, it will necessitate a regular flow of grain into the country elevator system. Second, it will require the continued support of other participants in the grain transportation and handling system to engage in joint efficiency and capacity–enhancing measures. That includes the railways, particularly the weekend unloading of grain on the west coast.

Il y a plusieurs conditions préalables à une telle performance. Premièrement, il faudra que des céréales soient régulièrement acheminées vers les élévateurs. Deuxièmement, il faudra la collaboration soutenue d'autres intervenants du réseau de transport et de manutention du grain et que les efforts soient coordonnés en vue de l'augmentation de la capacité. J'englobe parmi eux les chemins de fer, surtout pour le déchargement des céréales sur la côte ouest durant la fin de semaine.

To help alleviate some of the pressure in the near term, we recommend changes in the following areas: weekend unloading at Vancouver, which would increase rail capacity very significantly; short–term improvements to the car allocation system to emphasize capacity enhancing measures; and increased pooling of grain in Thunder Bay, which reduces switching time and increases capacity.

Pour atténuer certaines des pressions à court terme, nous recommandons des changements dans les secteurs suivants: déchargement la fin de semaine à Vancouver, d'où une augmentation très marquée de la capacité de transport par rail; amélioration à court terme du système d'affectation des wagons, d'où un meilleur rendement des mesures d'amélioration de la capacité; et constitution d'un plus grand nombre de pools de céréales à Thunder Bay, d'où une réduction de la durée des manoeuvres et une augmentation de la capacité.

Looking at the longer term, there is an urgent need to address legislative and regulatory changes needed to enhance efficiencies and reduce costs: improved procedures for accelerated branch–line abandonment, including compensation to farmers affected; elimination of the WGTA subsidy to Thunder Bay on moments to the United States, which will allow greater direct movement; changes to the incentive rate provisions of the WGTA; changes to the WGTA to allow the application of demurrage and storage charges on all grain movements; and a complete review of the car allocation system and associated regulations to determine what changes are required. All these measures in combination would increase the capacity and efficiency, and would lower the system cost.

À plus long terme, il importerait de toute urgence d'apporter des modifications aux lois et règlements pour améliorer l'efficacité et réduire les coûts: procédures améliorées pour l'abandon accéléré des embranchements, y compris l'indemnisation des céréaliculteurs affectés; élimination de la subvention prévue par la Loi sur le transport du grain de l'ouest pour le transport vers les États–Unis à partir de Thunder Bay, d'où des déplacements plus directs; modifications aux dispositions de la LTGO concernant le taux des subventions; modifications à la LTGO afin que puissent être imposées des redevances de stationnement et d'entreposage dans le cas de toutes les expéditions de céréales; et examen complet du système d'affectation des wagons et des règlements s'y rapportant pour déterminer quels changements s'imposent. Si elles étaient conjuguées, toutes ces mesures augmenteraient la capacité et l'efficacité et réduirait le coût du transport.

As you have come to appreciate over the last two days, grain logistics is a complex system involving a variety of parties. At CP Rail we consider ourselves among the major participants and take this responsibility very seriously. We have tackled this year's challenges aggressively both on our own and by working with others in the grain transportation and handling system.

Comme vous avez pu vous en apercevoir au cours des deux derniers jours, la logistique du transport des céréales est complexe et les intervenants sont nombreux. Chez CP Rail, nous nous considérons au nombre des principaux intervenants et nous prenons cette responsabilité très au sérieux. Nous avons essayé de relever les défis qui se posent cette année en prenant des mesures radicales, seuls ou en collaboration avec d'autres au sein du réseau du transport et de manutention des céréales.

By June we will have added 4,500 cars to the Canadian grain fleet, which is an increase of 45%. We're not finished yet. As I mentioned at the outset, CP Rail has also just invested $65 million in new hoppers and will be renewing leases on a further 3,000 cars. With the continuation of the current joint efforts by the industry, we're confident we can get the job done.

En juin, nous aurons ajouté 4 500 wagons à notre parc de wagons céréaliers, ce qui représente une augmentation de 45 p. 100. Et ce n'est pas tout. Comme je l'ai dit au début, le Réseau CP vient d'investir 65 millions de dollars dans de nouveaux wagons–trémie et renouvellera son contrat de location de 3 000 autres wagons. Si nous continuons de joindre nos efforts à ceux de l'industrie, nous sommes persuadés d'arriver à régler le problème.

Mr. Chairman, thank you very much for the opportunity of appearing before you today, and we hope we will be helpful and have contributed positively to this process.

We thank you very much.

Monsieur le président, nous vous remercions de l'occasion qui nous est offerte aujourd'hui de comparaître devant vous et nous espérons que nous vous serons utiles dans vos travaux.

Merci beaucoup.

The Chairman: Thank you, Mr. Sallee and Mr. Conradi, for your submissions.

Le président: Merci, monsieur Sallee et monsieur Conradi de votre exposé.

[*Text*]

Mr. Marchand: Does CP Rail have a tracking system in Canada?

Mr. Sallee: Yes, we do. We trace all our cars in Canada and we can tell you where those cars are.

Mr. Marchand: And what's the turn–around time, on average?

Mr. Sallee: It does vary, depending on what's happened. I'm not avoiding the question, but we have been experiencing turn–arounds in the area of 20 days to Vancouver and 19 days to Thunder Bay recently. In years gone past, say back in 1988, we have seen it as low as 13 to 14 days to Thunder Bay and 15 to 16 days to Vancouver.

Mr. Marchand: Why was there this discrepancy?

Mr. Sallee: It's a combination of factors you heard from Sandi Mielitz. It's the complicated system we have, the variety of crops, and the increase in specialty crops that have arrived, which has really trebled when compared with past experience. Various events have combined to slow our system down.

We are trying to make substantial improvements. At the same time, I can recall being out in the country in February. I said to myself, not realizing this hearing would take place, that I hope everyone remembers how damn cold it is here because nobody is really moving. Quite often, when we try to get the system moving, you see a great expanse of capacity, but then there is a combination of events. These include the weather, the type of markets, demurrage, what the ports are able to receive and what the railway's capacity is to move it on any given day. Those increments become that small.

[*Translation*]

M. Marchand: Le Réseau CP a–t–il un système de repérage au Canada?

M. Sallee: Oui. Nous suivons les déplacements de tous nos wagons au Canada et nous pouvons vous dire où ils se trouvent.

M. Marchand: Et quel est, en moyenne, le cycle de rotation?

M. Sallee: Il varie, selon les cas. Ce n'est pas que je ne veux pas répondre à votre question, mais il s'est situé récemment autour de 20 jours à Vancouver et de 19 jours à Thunder Bay. Il est déjà arrivé, disons en 1988, qu'il soit aussi bas que 13 ou 14 jours à Thunder Bay ou 15 à 16 jours à Vancouver.

M. Marchand: Pourquoi cet écart?

M. Sallee: Il s'explique par différents facteurs que Sandi Mielitz vous a mentionnés. Le système est plus compliqué qu'avant, sans compter la variété des cultures et l'augmentation des cultures spéciales, du triple, par rapport aux années antérieures. Divers événements ont contribué à ralentir notre système.

Nous essayons de faire en sorte qu'il y ait des améliorations marqués. Je me souviens par contre que j'étais à l'intérieur des terres en février. Ne sachant pas que cette audience aurait lieu, je me suis dit qu'il faudrait que tout le monde se souvienne à quel point il faisait froid parce que rien ne bouge vraiment. Assez souvent, lorsque nous essayons de faire bouger le système nous n'y arrivons pas, pas à cause d'un manque de capacité, mais à cause de divers événements. Je pense aux conditions climatiques, au type de marchés, au stationnement, à la capacité de déchargement dans les ports et à la capacité des chemins de fer de transporter les céréales un jour donné. Ce sont tous des facteurs dont il faut tenir compte.

• 1655

Mr. Conradi: On Thunder Bay in particular for April, Mr. Sallee talked about 20 days. The projections and the sales targets that were established for Thunder Bay were intended to allow for an opening of the operations at Thunder Bay much earlier than has happened. In fact during April, because of the late opening and ice situation in Thunder Bay, we've had cars for the most part waiting four days to get unloaded, even though they were going into terminals. It's just an example of the dependency we face with others in the system.

In another week or two, when Thunder Bay will really be up and humming, that turn time should come down considerably. The terminals will not have grain sitting in the elevators. They will be able to get it out expeditiously and we'll be able to bring our cycle times down.

Mr. Marchand: The system isn't working well, is what you're saying. We're all sitting here Looking at all the other participants. I understand you're not the only one. Considering the system with all the other participants, the system isn't working well, obviously.

Mr. Sallee: First, I'd appreciate some understanding also for my fellow colleagues in the rest of the system. We have to separate out what is controllable and what is not controllable. From time to time there will be events that we cannot control. We still have to react to the aftermath of a late opening at Thunder Bay. We still have to move the grain and the terminals still have to move it out. Expect some delays when those events occur. I think those are uncontrollable. At the same time, we

M. Conradi: M. Sali a parlé d'un cycle de rotation d'à peu près 20 jours à Thunder Bay, surtout en avril. Selon les projections et les objectifs établis pour les ventes dans le cas de Thunder Bay, les opérations devaient débuter beaucoup plus tôt. En fait, en avril, à cause d'une ouverture tardive et de l'état des glaces à Thunder Bay, il fallait attendre quatre jours avant que des wagons ne soient déchargés, même si les céréales devaient être entreposées dans les silos. Je ne dis cela que pour vous montrer à quel point nous sommes dépendants.

Dans une semaine ou deux, lorsque les choses seront rentrées dans l'ordre à Thunder Bay, le cycle de rotation devrait être beaucoup plus court. Il n'y aura plus de céréales entreposées dans les silos des terminaux. Elles pourront être déchargées rapidement et nous pourrons raccourcir la période de rotation.

M. Marchand: Ce que vous nous dites, c'est que le système ne fonctionne pas très bien. Vous n'êtes pas le seul d'ailleurs à nous l'avoir dit. Tous les intervenants semblent s'entendre pour dire que le système cloche de toute évidence.

M. Sallee: J'aimerais que vous compreniez aussi la situation à laquelle sont confrontés mes collègues, les autres intervenants dans le système. Il faut faire une distinction entre les événements sur lesquels nous avons une emprise et ceux qui échappent à notre contrôle. Il peut arriver de temps à autre que nous n'ayons pas la maîtrise de la situation. Nous devons nous ajuster à une ouverture tardive à Thunder Bay. Nous devons quand même transporter les céréales et les opérateurs de

[*Texte*]

have to focus on those events that we can control better and try to work away at those. I think that's what the industry is trying to do.

Mr. Marchand: There are some comments that you made that sound as though you don't know what agriculture's about. When you say unforeseeable—it's true, this crisis was unforeseeable. In agriculture there are ups and downs all the time. That's the main problem with agriculture. It's always been that way. In the east we put in supply management primarily to resolve that problem. It's unforeseeable. Well, that's the nature of agriculture. When you say it's unlikely to be repeated, it's going to be repeated if we don't develop a transportation system that can deal with the ups and downs of agriculture. When you're talking about transportation in the west for grain, it's fundamental, isn't it?

Mr. Sallee: It certainly is. I didn't mean to imply that agriculture was a stable commodity area. We have been subject to the highs and lows. We've gone in the last 10 years from a low one year of 10 million tonnes in that terrible drought season in the late 1980s and 1990s, when we had plenty of cars, to high periods of 18 million tonnes, and also periods in which we've done a very good job of efficiently moving grain.

What I really meant by that—and I notice Sandi Mielitz also made reference to it—is to what extent do you plan your operation for the completely unexpected? That perhaps is the point. There obviously has to be a trade–off with costs at some point. I've been responsible for that area. All the people who have worked with me try to work very hard at trying to size the fleet properly. We don't like coming to Ottawa—although you're all very nice gentlemen—in this context. We like to be able to say at the end of the year that we have done a good job.

I think the circumstances that you've seen this year... We were sitting here in September—and I'm not blaming anyone—wondering whether there would be any Russian sales, whether there were going to be any Chinese sales, whether there were going to be any sales, because the crop was coming in late. I had a poll saying there would be 52 million tonnes produced on the prairies last summer. That was in June and there we were in September. We could see a repeat of what was happening last year, not that you could have done a lot in September...

Mr. Marchand: I don't want to criticize CP.

Mr. Sallee: No, I understand.

Mr. Marchand: I'm saying that we're in the business of selling wheat and grain and so on. It has those ups and downs. Mr. Goodale just went to China and Korea and so on to increase sales. So we want to develop a system that's going to be flexible and is going to meet demand. That's the reality of it.

[*Traduction*]

terminaux doivent les expédier. Il faut s'attendre dans ce cas à certains délais. Je pense que nous n'y pouvons rien. Par contre, nous devons concentrer notre attention sur les facteurs sur lesquels nous avons un meilleur contrôle et prendre les mesures qui s'imposent. C'est ce que l'industrie essaie de faire.

M. Marchand: Vous avez dit certaines choses qui me portent à croire que vous ne connaissez pas grand–chose à l'agriculture. Lorsque vous parlez d'imprévisibilité, vous avez raison; cette crise était imprévisible. En agriculture, il y a des hauts et des bas. C'est là le principal problème qui se pose. Il en a toujours été ainsi. C'est pour régler ce problème que nous avons adopté dans l'Est un régime de gestion des approvisionnements. Il est vrai, comme vous le dites, qu'il faut s'attendre à des imprévus dans le secteur agricole. Vous dites que la situation ne risque pas de se répéter, ce à quoi je réponds qu'elle va se répéter si nous ne nous dotons pas d'un système de transport adapté aux hauts et aux bas de l'agriculture. Lorsque vous parlez du transport des céréales dans l'Ouest, c'est fondamental, n'est–ce pas?

M. Sallee: De toute évidence. Je n'ai pas voulu dire que l'agriculture est un secteur primaire stable. Nous avons toujours connu des hauts et des bas. La quantité des céréales à transporter qui avait chuté il y a dix ans à 10 millions de tonnes au cours de la terrible sécheresse qui a sévi à la fin des années quatre–vingt et au début des années quatre–vingt–dix, alors que nous avions suffisamment de wagons, est passée dans certains cas à 18 millions de tonnes, ce qui ne nous a pas empêchés de faire du bon travail sur le plan du transport.

Ce que j'ai vraiment voulu dire—et je sais que Sandi Mielitz a elle aussi parlé de la question—c'est ceci. Dans quelle mesure faut–il planifier en fonction d'événements tout à fait inattendus? C'est peut–être là l'élément clé. Il faut évidemment penser aux coûts à un moment donné. C'est mon secteur. Tous ceux qui travaillent avec moi font tout ce qu'ils peuvent pour évaluer correctement le parc de wagons céréaliers. Nous n'aimons pas tellement avoir à venir vous rencontrer à Ottawa—même si nous vous trouvons tous très gentils. Nous aimerions pouvoir dire à la fin de l'année que nous avons fait du bon travail.

Je pense que les circonstances, cette année... Lorsque nous sommes venus vous rencontrer en septembre—et je ne blâme personne—nous nous demandions si nous allions vendre des céréales à la Russie, si nous allions en vendre à la Chine, bref, si nous allions en vendre tout court, parce que la récolte était en retard. D'après un sondage, il devait y avoir dans les Prairies, l'été dernier, 52 millions de tonnes de céréales. C'était en juin. Et voilà que nous étions en septembre. Nous pouvions voir que la même chose que l'année précédente allait se produire, quoique vous n'auriez pas pu faire grand–chose en septembre...

M. Marchand: Je ne critique pas le CP.

M. Sallee: Non, je comprends.

M. Marchand: Nous faisons le commerce du blé et d'autres céréales. L'industrie a ses hauts et ses bas. Monsieur Goodale revient de Chine et de Corée où il a essayé de mousser les ventes. Nous essayons donc de mettre au point un système qui soit souple et qui nous permette de répondre à la demande. C'est là la réalité.

[*Text*]

Mr. Sallee: We understand that. We deal in many commodities, and our reliability offshore is very important—the Chinese, the Japanese and so forth. I agree to that extent that we need to have a reliable system.

• 1700

I'd make a little bit of a footnote there and say that we've had a very unusual circumstance, but how far do we go?

The Chairman: Last question, Mr. Marchand.

Mr. Marchand: I have a last question, but it's just a comment.

I've heard that before. About 10 or 15 years ago when I was working with the then Minister of Agriculture, Mr. Whelan, we were hearing the same thing about the grain transportation system in the west.

We're in 1994 and we've got—

The Chairman: I appreciate what you're saying, Mr. Marchand, but I didn't hear a question, so I'm going to Mr. Harris.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): I have a very short question, Mr. Chairman.

Mr. Sallee, when the cars get to the ports for unloading, what kind of incentive is there for the terminal operators to have the cars unloaded and then, once they're empty, to call you up?

Ms Mielitz remarked on the wait for a call to say the cars are empty. What kind of incentive is there for them to make the calls right away? Is there a possibility they might sit on a track somewhere for even one extra day? If that happened with many cars at different terminals—

Mr. Sallee: Do you mean at the origin or at the destination?

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): At the destination, in order to improve the turn–around time.

Mr. Sallee: To be helpful here, I think there is a different set of problems being created at the ports.

In response to your question, the incentive is efficiency. Most of the terminals like Vancouver or Thunder Bay are very big operations. It is in their own best self–interest to ensure cars are cleared out as soon as they are unloaded. I would say it's a matter of self–interest as opposed to an attitude of "Well, we can let them sit here because there's no demurrage". There is a different set of problems related to where cars sit waiting. You have to ask why they are waiting.

Mr. Conradi: I would like to comment on that, Mr. Harris.

There is a very broad consensus in the industry, including the terminal operators, that the ability of the railways to charge storage and demurrage would be a positive step forward. Mr. Sallee is quite right in saying that the primary incentive they have is indeed to move as much tonnage through their system as possible, but the entire industry has recognized that amending the WGTA to allow for demurrage and storage would be a positive step.

[*Translation*]

M. Sallee: Nous le comprenons. Nous faisons le commerce de bien des denrées et notre fiabilité à l'étranger est très importante—pour les Chinois et les Japonais entre autres. C'est pourquoi je suis d'accord avec vous pour dire que nous avons besoin d'un système fiable.

Je ferai une parenthèse ici et je dirai que les circonstances ont été des plus inhabituelles, mais jusqu'où faut–il aller?

Le président: Dernière question, monsieur Marchand.

M. Marchand: J'ai une dernière question, mais ce n'est qu'un commentaire.

J'ai déjà entendu tout cela. Il y a à peu près 10 ou 15 ans, lorsque je travaillais avec le ministre de l'Agriculture d'alors, M. Whelan, on nous disait la même chose au sujet du transport des céréales dans l'Ouest.

Nous sommes en 1994 et nous. . .

Le président: Je vois où vous voulez en venir, monsieur Marchand, mais vous n'avez pas de question à poser. Je vais donc céder la parole à M. Harris.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): J'ai une toute petite question, monsieur le président.

Monsieur Sallee, lorsque les wagons arrivent dans les ports pour être déchargés, quel intérêt les opérateurs de terminaux ont–ils à les décharger le plus rapidement possible et à vous appeler, lorsqu'ils sont vides?

M^me^ Mielitz a souligné qu'ils tardent parfois à téléphoner pour dire que les wagons sont vides. Quel intérêt ont–il à téléphoner sur–le–champ? Serait–il possible que les wagons restent quelque part, sur une voie, même un seul jour de plus? Si cela arrive en même temps à des terminaux différents avec de nombreux wagons. . .

M. Sallee: Voulez–vous dire au point de départ ou de destination?

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): À la destination, puisqu'on veut améliorer le temps de rotation.

M. Sallee: Je pense que des problèmes tout à fait différents se posent dans le cas des ports.

Pour répondre à votre question, je dirais qu'ils ont intérêt à être efficaces. La plupart des terminaux comme Vancouver et Thunder Bay sont très gros. C'est dans l'intérêt des opérateurs de terminaux de s'assurer que les wagons repartent dès qu'ils ont été déchargés. Je dirais que c'est plutôt une question d'intérêt personnel qu'une tendance à dire que peu importe, puisqu'il n'y a pas de redevances de stationnement. Tout dépend de l'endroit où les wagons sont abandonnés. Il faut se demander pourquoi.

M. Conradi: J'aurais quelque chose à répondre à cela, monsieur Harris.

À peu près tous les intervenants, y compris les opérateurs de terminaux, s'entendent pour dire qu'on ferait un pas en avant en autorisant les chemins de fer à exiger des redevances d'entreposage et de stationnement. M. Sallee a raison de dire qu'ils ont tout intérêt à manutentionner la plus grande quantité de céréales possible, mais l'industrie en entier reconnaît qu'on ferait un pas en avant en modifiant la LTGO de manière à autoriser la perception de redevances pour le stationnement et l'entreposage.

[*Texte*]

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Okay. I guess I was getting back to demurrage.

Mr. Sallee: There are other types of situations. We're getting into more grades of grain, although that is not always the prevalent situation. It's our strength and also our weakness. Marketing of different types of grain across the world to match the crop requires different types of specialties in terms of the storage and cleaning of grain and the amount you have available.

Sandi Mielitz also made reference to specialty crops that are forwarded directly to the vessels. You may have everything planned quite properly, including the terminal elevator, and everyone does everything properly, but there could suddenly be a storm on the Pacific, a ship is set back, and it sits for a couple of days. Perhaps somebody decides not to send the ship, which happens from time to time. Maybe they ship early and say they have some peas and lentils and things they can ship right now, but then the ship doesn't arrive for 15 days and there is no storage capability.

The Chairman: Excuse me, Mr. Sallee, but I don't really think this committee is interested in that. We realize there are problems—

Mr. Sallee: Okay.

The Chairman: —but if we could limit ourselves, what we're really looking for are solutions to this.

Mr. Sallee: Okay.

Mr. Jordan: I know where your loyalties are. They are with CP. If CP owned and operated the seaway, however, would you use it to move great volumes of grain?

Mr. Sallee: Yes, I think so.

Mr. Jordan: You see the problem we have in this committee. We had a group in from the seaway and they're in desperate straits for business. You people have the other kind of problem. So both of you have problems. They have the capacity and they're not moving it; you have more than you can move.

Mr. Sallee: I don't mean to be facetious, but many of the problems that are being incurred happen of course when the seaway isn't open.

Mr. Jordan: I know. You have to take that factor into consideration, of course. There is a pretty long season there, however, when they are open and ready to go.

Mr. Sallee: That's right, and we anticipate there will be a long-term future for Thunder Bay. We continue to ship very large volumes. In fact, with the current situation, expect to ship even larger volumes to Thunder Bay this year. Our capacity is set up, aimed at this, and we have made major investments over the years to make sure that grain does move to Thunder Bay.

• 1705

So there have been changes. I'm not sure that we agree entirely with all the reasons that perhaps some of the seaway people have put forward, but there has been a shift away. There's no doubt. We see it in our statistics.

[*Traduction*]

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Je suppose que tout revient à la question du stationnement.

M. Sallee: Il y a d'autres genres de situations. Nous avons à transporter plus de catégories de céréales, même si cela ne se voit pas partout. C'est notre point fort et aussi notre faiblesse. La commercialisation de différents types de céréales un peu partout dans le monde exige des compétences différentes pour ce qui est de l'emmagasinage et du nettoyage, et tout dépend aussi de la quantité de grains dont nous disposons.

Sandi Mielitz a aussi parlé des cultures spéciales qui sont expédiées directement vers les navires. Tout peut avoir été bien planifié à l'avance, un silo peut avoir été réservé et chacun a fait ce qu'il avait à faire, mais une tempête peut tout à coup se déchaîner dans le Pacifique; le navire est en retard et le chargement doit attendre pendant quelques jours. Il peut aussi arriver que quelqu'un décide de ne pas envoyer de navire. Il peut aussi arriver qu'on ait des petits pois et des lentilles à expédier tout de suite par navire, mais que celui-ci a 15 jours de retard et qu'on ne puisse les entreposer nulle part.

Le président: Excusez-moi, monsieur Sallee, mais je ne pense pas que cette question intéresse vraiment le Comité. Nous savons que des problèmes se posent. . .

M. Sallee: C'est parfait.

Le président: . . .mais si vous pouviez vous en tenir au problème à l'étude, nous aimerions bien connaître les solutions que vous pourriez avoir à nous proposer.

M. Sallee: Ça va.

M. Jordan: Je connais votre loyauté. Vous êtes loyal au CP. Si le réseau *CP* était propriétaire de la voie maritime, transporteriez-vous de plus grandes quantités de céréales par bateau?

M. Sallee: Je pense que oui.

M. Jordan: Vous voyez le problème qui se pose pour nous. Nous avons rencontré un groupe de représentants de la voie maritime qui ne demanderait pas mieux que de faire des affaires. Votre problème est tout le contraire. Vous avez chacun vos problèmes. Ils ont une capacité de transport qui est sous-utilisée alors que vous avez plus de céréales que vous pouvez en transporter.

M. Sallee: Je ne voudrais pas passer pour un facétieux, mais des problèmes se posent surtout lorsque la voie maritime n'est pas ouverte.

M. Jordan: Je le sais. Il faut bien tenir compte de ce facteur. La saison y est cependant très longue.

M. Sallee: Vous avez raison et l'avenir s'annonce prometteur pour Thunder Bay. Nous continuons à expédier de très gros tonnages. En fait, la situation étant ce qu'elle est, nous nous attendons à expédier de plus grandes quantités encore de céréales cette année à Thunder Bay. C'est ce que nous avons prévu, et nous avons d'ailleurs fait d'importants investissements au fil des ans pour nous assurer que des céréales seraient expédiées via Thunder Bay.

Des changements sont intervenus. Je ne suis pas certain que nous soyons tout à fait d'accord avec les représentants de la voie maritime quant aux raisons de tout cela, mais il y a eu un changement. Cela ne fait aucun doute. Nous le voyons par nos statistiques.

[*Text*]

Mr. Jordan: And you lease cars sometimes.

Mr. Sallee: We lease a large number of cars.

Mr. Jordan: Would you ever lease ships to move grain?

Mr. Sallee: It hasn't come to mind, no.

Mr. Jordan: I know, because you're in competition with them.

Mr. Sallee: On certain domestic movements we're in competition. We also have to listen to our eastern customers' needs and what they want to see in terms of inventory levels and doing things better and more efficiently. So we listen to that. But we also have a very major partnership with the terminals and the seaway people for moving export grain.

Mr. Conradi: We've looked at that issue very carefully. We honestly believe that for the vast majority of grain moving east, which is essentially export grain, as far as we can sensibly project out for 10 or 20 years, the most economic means of moving grain into export position to the St. Lawrence is going to be a combination of rail and water. We believe we will be natural competitors with the seaway insofar as delivery of domestic grain for consumption in eastern Canada is concerned. We believe the principal advantage that our customers are telling us we have is that there is much less handling of the product in order to receive it rail–direct than there is if you have to put it into an elevator, into a ship, into another elevator, onto a truck, and deliver it to the customer's door. The rail–direct thing allows that customer to take smaller inventory, smaller shipments, and better and more tightly control his inventory levels. That's why they're telling us in that particular part of the business that they prefer rail service, even though the pure freight rates for the movement. . .if you just compare water freight rates versus rail freight rates, the freight rates for rail are about 40% higher than they are for water movement. But if you combine all those other handling costs associated with moving product over the seaway, it's cheaper all in all to take grain by rail.

Mr. Hubbard: I'll go back to costs again. I didn't get an answer from the last group, CN. In terms of cost per tonne per mile, what does it cost to move grain? Is that the way you do your billing?

Mr. Sallee: No. It's hard to explain, but I think what everyone has been trying to say is that it is a mileage–based cost system. You take all the costs and you average those costs out per mile. So if you are, say, from Saskatoon and you are trying to establish a rate to Vancouver, it would be mileage–based based on the total average cost. It would be, of course, a different rate if you were in Calgary because the mileage is much shorter. It's a combination of both.

Mr. Hubbard: What would it cost to move a tonne of wheat from Saskatoon into Vancouver?

Mr. Sallee: From a mid–point, I would say—and I don't know whether it's from Saskatoon right now—but the average freight rate is going to be $29.42 starting August 1, 1994, give or take a nickel or a dime.

[*Translation*]

M. Jordan: Et il vous arrive parfois de louer des wagons.

M. Sallee: Nous louons un grand nombre de wagons.

M. Jordan: Iriez–vous jusqu'à louer des bateaux pour expédier les céréales?

M. Sallee: Nous n'avons pas songé à cette solution.

M. Jordan: Je le sais, parce que ce sont vos concurrents.

M. Sallee: Nous sommes en concurrence en ce qui concerne une partie du transport au Canada. Nous devons aussi être à l'écoute de nos clients de l'Est de manière à pouvoir mieux y répondre et nous devons savoir ce qu'ils envisagent comme niveau de stock. Je dois ajouter cependant que nous entretenons de bons rapports avec les opérateurs de terminaux et les représentants de la voie maritime pour ce qui est de l'expédition des céréales destinées à l'exportation.

M. Conradi: Nous avons étudié cette question très soigneusement. Nous croyons sincèrement, dans la mesure où nous pouvons faire des prévisions pour les 10 ou 20 prochaines années, que le moyen le plus économique d'expédier la plus grande partie des céréales à destination de l'est, dans le marché d'exportation, est de recourir au transport par rail et par eau. Nous ferons naturellement concurrence à la voie maritime pour ce qui est par contre des expéditions de céréales canadiennes destinées à être consommées dans l'Est. D'après ce qu'ils nous ont dit, le principal avantage pour nos clients c'est que le produit expédié par le rail exige beaucoup moins de manutention que lorsqu'il faut l'emmagasiner dans un silo, le charger sur un navire, puis dans un autre silo et enfin dans un camion pour qu'il puisse être livré à domicile. Le transport par rail permet au client de prendre possession de plus petites quantités de céréales et d'exercer un contrôle sur leurs stocks. C'est pourquoi ils préfèrent dans ce cas le transport par rail, même si les tarifs marchandises pour l'expédition. . . si vous comparez le fret maritime au fret ferroviaire, vous verrez que le coût du transport par rail est supérieur d'environ 40 p. 100 à celui du transport par eau. Si vous tenez compte cependant des coûts de manutention que suppose le transport par voie d'eau, vous verrez que le transport par rail est plus économique.

M. Hubbard: J'aurais quelques questions à poser au sujet des coûts. Nos derniers témoins, les représentants du CN, n'y ont pas répondu. Combien en coûte–t–il par tonne, par mille, pour expédier les céréales? Est–ce la façon dont vous calculez les coûts?

M. Sallee: Non. Cela est difficile à expliquer, mais ce que chacun a essayé de vous dire, je pense, c'est que les coûts sont fonction du millage. Vous additionnez tous les coûts et vous en faites la moyenne par mille. Donc, si vous êtes à Saskatoon et que vous voulez avoir le tarif pour Vancouver, il serait calculé à partir du nombre de milles, compte tenu du coût total moyen. Le prix serait bien sûr différent si vous étiez à Calgary, ville qui est située beaucoup moins loin. C'est un peu des deux.

M. Hubbard: Combien coûte le transport d'une tonne de blé de Saskatoon à Vancouver?

M. Sallee: À partir de la destination mitoyenne, je dirais—et je ne sais pas au juste si c'est à partir de Saskatoon—que le fret moyen va être de 29,42$ à partir du 1er août 1994, somme à laquelle vous pouvez ajouter ou dont vous pouvez retrancher quelques cents.

[*Texte*]

Mr. Hubbard: We, from Atlantic Canada, have some trouble with this thing. If we put together what is put by the Government of Canada into this grain transportation over a five–year period, it's twice what they're putting into the Newfoundland fishery over the same five years.

Does this $29 include the subsidy? Is that with or without it?

Mr. Sallee: That includes both. That is the shipper portion as well as the government portion of the rate.

Mr. Hubbard: One final point. Have you ever thought of other ways of handling this grain? We had hopper cars, but you talk about specialty crops. In the transportation system today, especially with ocean freight, we use a lot of containers. With that you have a commodity that would be fixed in time and fixed in space, in terms of the quality. Have you ever considered that in terms of—

Mr. Sallee: Yes.

Mr. Hubbard: You have.

Mr. Sallee: In fact, I think some containers, especially on the specialty grains, including empty return containers, do move through Vancouver. At least at one time that was a substantial piece of the business that was being done from Canada—specialty grains in containers to Japan and other places.

[*Traduction*]

M. Hubbard: Nous, dans l'Atlantique, ne voyons pas les choses de la même façon. Si vous additionnez toutes les sommes que le gouvernement du Canada consacre au transport des céréales en cinq ans, vous verrez que le total est deux fois supérieur à ce qu'il investit dans les pêches de Terre–Neuve au cours de la même période.

Cette somme de 29$ englobe–t–elle la subvention? Oui ou non?

M. Sallee: Elle inclut la part de l'expéditeur et celle du gouvernement.

M. Hubbard: Une dernière question. Avez–vous songé à d'autres moyens de manutention de ces céréales? Nous avions des wagons–trémie, mais vous avez aussi parlé de cultures spéciales. De nombreux conteneurs sont utilisés aujourd'hui pour le transport, surtout pour le transport maritime. Ce moyen de transport vous garantirait une certaine stabilité côté délais et capacité. Avez–vous déjà songé à. . .

M. Sallee: Oui.

M. Hubbard: Vous y avez songé.

M. Sallee: En fait, je crois que certains conteneurs, surtout dans le cas des céréales spéciales, y compris des conteneurs vides de retour, passent par Vancouver. À une époque, du moins, cela représentait une bonne partie des expéditions canadiennes—les cultures spéciales dans des conteneurs à destination du Japon et d'autres pays.

• 1710

Mr. Hubbard: Would that speed up your process?

Mr. Sallee: It's a different way of looking at the business. It may well be that things like that will have to be looked at, especially if we cannot solve some of the other logistic problems at port.

Mr. Conradi: In fact, we built and designed a container specifically for handling grain. We've been running it on an experimental basis in Alberta now for three years, in order to determine whether in fact it would be more economical and a faster means of moving grain to Vancouver.

The conclusion from that experiment is that the cost of trucking that product to and from the container facility, combined with the lower amount of product you can put in a container versus the very substantial amount of grain that you can put in a hopper car, is such that the most economical means of moving that product was deemed to be by hopper car.

Mr. Hubbard: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Hubbard.

I know the chairman should never comment, but there are two points, Mr. Sallee.

One is that the shortage of grain cars started, as we can best ascertain, sometime last September. As I understand it, the shipping season was open on the Great Lakes until December 27 or 28, but there was the inability of the rail companies to get the grain to the ports, as you well know.

M. Hubbard: Est–ce que cela accélérerait vos opérations?

M. Sallee: C'est une façon différente de fonctionner. Il se pourrait très bien que nous ayons à envisager ce genre de chose, surtout si nous ne parvenons pas à régler les autres problèmes logistiques au port.

M. Conradi: Nous avons d'ailleurs construit un conteneur spécialement conçu pour la manutention des céréales. Nous l'utilisons à titre expérimental en Alberta depuis trois ans afin de vérifier si cela nous permettrait de transporter les céréales plus rapidement et à moindre coût à Vancouver.

La conclusion de cette expérience est que le coût de transport par camion de ce produit à partir et à destination de l'entrepôt est tel, compte tenu du fait que le volume de produit transporté dans un conteneur est bien moins important que celui que peut transporter un wagon–trémie, que le moyen le plus économique est le transport par wagon–trémie.

M. Hubbard: Merci.

Le président: Merci, monsieur Hubbard.

Je sais que le président ne doit jamais faire de commentaires, mais il y a deux points que j'aimerais vérifier avec M. Sallee.

Premièrement, la pénurie de wagons céréaliers a commencé probablement vers le mois de septembre dernier. Même si la saison de navigation dans les Grands Lacs s'est prolongée, je crois, jusqu'au 27 ou 28 décembre, les compagnies ferroviaires ont été incapables, comme vous le savez, d'acheminer les céréales jusqu'aux ports.

[*Text*]

Mr. Conradi, what you mentioned about the use of the grain and the preference of keeping it in one car fails in the test of efficiency of the system. We've had evidence at this committee that if you're looking at efficient use of rail cars, you use every mode of transportation in order to get your products to market.

Those extra 15 to 18 days that would be used to get the grain to the downriver ports at this particular period of time does not make sense, inasmuch as we're experiencing a shortage of grain cars.

Mr. Conradi: I might add, Mr. Comuzzi, that the kinds of cycle times we're getting from Thunder Bay to eastern Canada and back again are indeed very good. During the winter months when we were moving substantial quantities for the Canadian Wheat Board, our complete cycle time from Thunder Bay to the east and back was in the order of 10 to 12 days.

The Chairman: That's in the event that you don't experience any of the 16 accidents on that northern route that we've experienced since last September.

Mr. Sallee: Those weren't all, or any necessarily, on our line.

The Chairman: Six of them were. Anyway, I'm not to get into a debate here.

M. Guimond: Le transport des grains permet certainement à une compagnie comme le CP de réaliser des profits très intéressants.

Serait–il possible de savoir quelle proportion des profits globaux de la compagnie provenait du transport des grains l'an dernier, incluant les subventions?

Mr. Sallee: I mentioned before that the revenues generated from grain are 20% to 25% of our total volume.

The system for costing and attributing contribution is a bit complicated, in the sense that 20% over the volume variable costs go towards contribution. What that means is that during any given year, depending on the total volumes on the railway that are covering those overall costs, the profits would go up or down depending on what is really happening.

This is if you're talking about net profits. I think the important thing here to remember is that the contribution of 20% is not what you put in your pocket; it is 20% going towards all other constant costs as defined by the NTA, plus of course a profit.

I can't answer your question with a precise number by saying that if our profits were *x* last year, 20% was grain. But it was very important, and obviously in years where we have good volumes of grain our profits go up.

That is again a very important self–motivated mechanism that we all have to try to ensure that these situations don't happen. Whether that is our responsibility in planning the system, which to an important degree we're taking responsibility for, but also the importance of working with the grain industry, not to just come here and say, well, there are all these problems, so why don't you fix it. . . I think most of us are spending most of our time with the grain companies and farmer groups and so forth trying to come up with a consensus, but it's a very hard thing to do in our current day.

[*Translation*]

Monsieur Conradi, ce que vous nous avez dit au sujet de la manutention des céréales et de la méthode que vous préconisez qui consiste à garder les céréales dans le même wagon, va à l'encontre des critères d'efficacité du système. Le comité a obtenu la preuve que pour rentabiliser véritablement les wagons de chemins de fer, il faut faire appel à tous les modes de transport possibles pour faire parvenir les produits jusqu'au marché.

Il est inexcusable que vous ayez besoin de 15 ou 18 jours supplémentaires pour faire parvenir les céréales jusqu'aux ports en aval à cette période de l'année où il y a pénurie de wagons céréaliers.

M. Conradi: Monsieur Comuzzi, permettez–moi de préciser que les délais de transport aller–retour entre Thunder Bay et l'Est du Canada sont tout à fait raisonnables. Pendant l'hiver, lorsque nous transportions d'énormes quantités pour le compte de la Commission canadienne du blé, il nous fallait 10 à 12 jours pour faire l'aller–retour entre Thunder Bay et l'Est.

Le président: Cela, c'est dans la mesure où vous n'avez pas d'accident comme cela est arrivé 16 fois sur cette ligne du Nord depuis septembre dernier.

M. Sallee: Mais tous ces accidents n'ont pas nécessairement eu lieu sur notre ligne.

Le président: Il y en a eu six. Mais, de toute façon, je ne vais pas me lancer dans un débat.

Mr. Guimond: Grain transportation certainly allows a company such as CP to make very substantial profits.

Could you tell us what percentage of the company's total profits was generated last year by grain transportation, including subsidies?

M. Sallee: J'ai dit un peu plus tôt que les recettes provenant du transport des céréales représentaient 20 à 25 p. 100 de notre chiffre d'affaires total.

Le système de calcul et d'attribution est un peu compliqué, étant donné que 20 p. 100 du volume des coûts variables sont prélevés sur les rentrées. Autrement dit, les profits varient en fonction des rentrées globales que la compagnie de chemin de fer utilise pour payer ses dépenses générales.

Voilà comment se présente la situation sur le plan des bénéfices nets. Je pense qu'il est important de rappeler que la contribution de 20 p. 100 ne va pas directement dans nos poches; elle nous sert à assumer tous les frais fixes, tels que définis par l'ONT, et évidemment à prendre un bénéfice.

Je ne peux pas vous donner un chiffre précis pour répondre à votre question et vous dire que si nos profits étaient de *tant* l'an dernier, les céréales en représentaient 20 p. 100. Mais le pourcentage était très important et, bien entendu, nos bénéfices augmentent les années où nous transportons de grandes quantités de céréales.

Il s'agit d'un mécanisme très important qui nous incite à faire en sorte que de telles situations ne se produisent pas. Il faut planifier le système et nous en assumons une grande part de responsabilités, mais il est important également de collaborer avec l'industrie céréalière plutôt que de venir se plaindre ici de tous nos maux et problèmes. . . Je pense que la plupart d'entre nous consacrons la plus grande partie de notre temps aux compagnies céréalières et aux groupes d'agriculteurs dans le but d'obtenir un consensus, mais, de nos jours, c'est très difficile d'y parvenir.

[*Texte*]

[*Traduction*]

• 1715

Mr. Conradi: Mr. Guimond, perhaps I might add to that very quickly. In determining the 20% contribution, which is reviewed every four years by the National Transportation Agency, one of the references is to look at that 20% contribution as it relates to the fairness of that contribution in relation to other bulk commodities.

In making that review, very recently the National Transportation Agency concluded that that contribution level is very much in line with the kinds of contributions that we earn on handling similar commodities and it's fair in relation to those commodities.

M. Conradi: Monsieur Guimond, j'aimerais ajouter quelque chose très rapidement. Le calcul du versement de 20 p. 100 qui est révisé tous les quatre ans par l'Office national des transports tient compte de certains critères équitables de comparaison avec le transport des autres denrées en vrac.

L'Office national des transports a conclu, au cours d'une très récente révision, que les versements que nous recevons sont tout à fait comparables à ce que nous percevons pour le transport de denrées similaires, et sont jugés équitables.

M. Guimond: Dans le même ordre d'idées, c'est–à–dire la collaboration de tous les intervenants, dans le rapport que j'ai ici, qui n'est pas nécessairement une traduction mot à mot, on dit qu'il est possible que le CP ait transporté cette année un nombre record de 19,1 millions de tonnes, soit 600 000 tonnes de plus que la récolte de l'an passé, ce qui est largement supérieur à la moyenne annuelle de 18,6 millions tonnes au cours des 10 dernières années.

Mr. Guimond: With respect to co–operation between the various stakeholders, I can read in the document I have with me—and I am paraphrasing here—that CP Rail might have transported this year a record number of 19.1 million tons, that is 600,000 tons more than last year's crop. This is clearly above the annual average of 18.6 million tons for the last ten years.

Vous dites que pour arriver à cela, on devrait être capable de décharger hebdomadairement 2 500 wagons dans le port de Vancouver, etc. On parle d'autres intervenants du système de transport qui devraient accepter de travailler en collaboration. On peut parler de la collaboration de personnes ou de groupes, mais est–ce que des efforts concrets ont été faits en vue d'obtenir cette collaboration?

You say that to reach such a level, 2,500 cars should be unloaded every week in the port of Vancouver, etc. The report says that other stakeholders in the transportation system should be willing to co–operate. People or groups may be ready to co–operate. But were concrete efforts made to encourage this co–operation?

Mr. Sallee: Yes, there are specific things that we are asking... working with people, not asking necessarily.

M. Sallee: Oui, il y a un certain nombre de choses que nous demandons... Plutôt, nous travaillons avec les gens, sans nécessairement leur demander.

First, I should mention that the record level—it's maybe tricky wording in there, but in order to meet the sales forecasts, and if we achieve that and we're naturally trying to achieve it, that would be a record for us and one that has not been done before. So it's a challenge. That's the first thing.

Tout d'abord, j'aimerais mentionner que le niveau record... C'est peut–être un peu compliqué à expliquer, mais nous faisons des prévisions que nous voulons bien entendu voir se réaliser. Et si nous atteignons nos objectifs, c'est un record pour nous. Par conséquent, il y a une motivation au départ.

The second thing is we feel there are constraints over and above car supply, because I think we are in much better shape in terms of car availability now, whether it's weather or whether it leasing, or whatever it is. The important thing now is, how do the different system pieces come together?

Deuxièmement, nous estimons que nous avons d'autres contraintes que celles de la disponibilité des wagons, car je pense que nous sommes actuellement beaucoup mieux organisés à ce sujet. Mais les autres contraintes sont le temps, le calendrier de location, etc. L'important pour nous, c'est de trouver le moyen de réunir tous les éléments différents.

One area, weekend unloading, would really help us get to those levels, because we have a seven–day operation fitting into a five–day operation. Obviously, it's unbalanced. Now, I'm not blaming. I understand what the problems are. And unlike many other years, where we've had good cooperation in getting weekend work—and I think the grain terminal elevators want to work the weekend, they want to work a seven–day week—we're having some difficulties at this time.

Par exemple, ce serait vraiment avantageux pour nous de pouvoir décharger la marchandise les fins de semaine, parce que, travaillant sept jours sur sept, nous devons nous plier au calendrier des opérations de déchargement qui ne compte que cinq jours par semaine. Il est clair qu'il y a incompatibilité. Je ne jette la pierre à personne et je comprends les problèmes. Les autres années, cela se passait bien pour le déchargement pendant les fins de semaine—je crois d'ailleurs que le personnel des silos de fin de ligne veut travailler les fins de semaine, il veut travailler tous les jours de la semaine. Mais en ce moment, nous éprouvons quelques difficultés.

Mr. Hoeppner: Thanks, gentlemen, for coming. We've now listened to two railways systems giving testimony.

M. Hoeppner: Messieurs, je vous remercie d'être venus. Nous avons entendu le témoignage de deux entreprises ferroviaires.

[*Text*]

I've farmed for 35 years and when I hear two of my main—what do you call it—partners in the business telling me they want more demurrage charges on my grain, I get a little hostile. For 35 years I've listened to complaints that it's the railways or it's labour. I've grown the grain, but the rest of the people haven't done their job as far as I'm concerned.

It bothers me when in the 1970s we built you 18,000 hopper cars with government money or Wheat Board money. In the early 1980s you signed an agreement that you would provide grain pronto–like—and if you didn't you would be subject to fines—and today we're here again and you can't deliver grain. It seems strange, doesn't it?

I heard the other witness testify to fiscal responsibility. When I pick up the paper, and maybe I shouldn't read papers, I see you've laid off 10,000 people in the last three years between the two railways. You're predicting to lay off another 10,000, but you can afford to give one of your people a $400,000 bonus for losing less money. Where is the fiscal responsibility?

The Chairman: Is there a question in there somewhere?

• 1720

Mr. Hoeppner: Yes. Can you use that money to build cars instead of spending it on management? It's simple.

Mr. Sallee: As I said before, Mr. Hoeppner, we certainly have every motivation to get the cars. I'm telling you today that we're investing $65 million to build new capacity—900 cars. I can't make any further commitment in that regard, but I know our own staffing and planning is looking to see what more we can do in the future in that area.

As far as staff reductions are concerned, this is an absolute reality of the real world. We have to reduce our costs if we are going to get shareholders to continue to invest in the railway in a viable sense. I would be pleased to talk to you at any time about that aspect of the business because it's an important one to us.

Mr. Hoeppner: What will you do if there are no farmers left?

Mr. Sallee: As I said early in my statement, grain is essential to the survival of CP. We would have to make a massive change in the way we operate as a business if we did not have grain or grain farmers, and that is absolutely foremost in our mind as we make suggestions in terms of efficiencies and cost, whether it be the WGTA or how we move grain today. No farmer, no railway.

Mr. Hoeppner: In the 35 years that I've farmed, I've never seen an elevator empty, without grain. During the coldest winter, if you wanted grain it was there. I've heard the excuses the winters were too cold; there's too much grain to move. I

[*Translation*]

J'ai exploité une ferme pendant 35 ans et cela m'agace un peu lorsque j'entends deux de mes principaux partenaires en affaires dire qu'ils souhaitent augmenter les frais de stationnement. Pendant 35 ans, j'ai écouté les gens se plaindre. C'était soit les transports ferroviaires, soit les syndicats. Moi, je produisais le grain, mais il me semble que les autres n'ont pas fait leur part du travail.

Quand je pense qu'on vous a construit 18 000 wagons–trémies dans les années soixante–dix, avec l'argent du gouvernement ou de la Commission canadienne du blé! Au début des années quatre–vingt, vous avez signé une entente par laquelle vous vous engagiez à transporter rapidement les grains. Cette entente prévoyait des amendes en cas de retard et aujourd'hui, vous venez nous dire que vous ne parvenez pas à assurer le transport. C'est étrange, vous ne trouvez pas?

L'autre témoin a parlé de responsabilité financière. Or, quand j'ouvre le journal, je constate que 10 000 personnes ont été licenciées depuis trois ans dans vos deux compagnies ferroviaires. Je ne devrais peut–être pas lire le journal! Vous prévoyez 10 000 autres licenciements, mais vous pouvez vous permettre d'offrir une prime de 400 000$ à un membre de votre personnel pour dépenser moins d'argent. Et vous parlez de responsabilité financière?

Le président: Est–ce qu'il y a une question là–dedans?

M. Hoeppner: La voici. Pouvez–vous utiliser cet argent pour construire des wagons plutôt que de le distribuer à la direction? C'est simple.

M. Sallee: Comme je l'ai déjà dit, monsieur Hoeppner, nous voulons vraiment augmenter notre part de matériel roulant. Nous investissons 65 millions pour la construction d'un nouveau parc de 900 wagons. Je ne peux rien annoncer d'autre à ce sujet, mais je sais que nos services du personnel et de la planification analysent en ce moment les différentes possibilités qui se présenteront prochainement à nous dans ce domaine.

Quant aux réductions de personnel, c'est une réalité absolue du monde actuel. Nous devons réduire nos coûts d'exploitation si nous voulons que nos actionnaires continuent à investir dans une compagnie ferroviaire qui promette d'être viable. Je suis à votre disposition pour vous parler de ce volet de nos activités qui est important pour nous.

M. Hoeppner: Que ferez–vous lorsqu'il ne restera plus d'agriculteurs?

M. Sallee: Comme je l'ai dit au début de mon exposé, les céréales sont essentielles à la survie du CP. Si les céréales ou les céréaliculteurs venaient à disparaître, notre société devrait complètement modifier ses opérations. Nous le savons très bien et nous proposons différents moyens d'augmenter l'efficacité et de contenir les coûts, aussi bien au niveau de la LTGO ou des méthodes de transport du grain utilisées de nos jours. Sans agriculture, il n'y aurait plus de chemins de fer.

M. Hoeppner: J'ai été agriculteur pendant 35 ans et je n'ai jamais vu de silos vides. En plein coeur de l'hiver le plus froid, on pouvait toujours se procurer du grain. J'ai entendu toutes sortes d'excuses. Les hivers sont trop froids; il y a trop de grain

[*Texte*]

would just suggest that the Americans haven't had the grain to move because they didn't have the crop. That's why we're moving it there. If that extra tonnage isn't there, there's something wrong in the system here somewhere.

Mr. Conradi: Mr. Hoeppner, first of all, in demurrage, we'd be delighted if we never collected a cent of demurrage. The whole purpose of demurrage in storage is to try to "incent" efficient use of equipment. It's not trying to create some big cash pool we can all dip into.

Mr. Easter: I certainly echo Jake's thoughts. I'm amazed that there haven't been penalties imposed on the railways for the lack of rolling stock. In any event, there seems to be some confusion around the moneys received by the railways on this. I'd just like to run this by you and see if you agree.

Really, in the Western Grain Transportation Act, what we have for the railways is a cost of production plus, paid to the railways on a cost–shared basis between farmers and the government, with the farmers picking up an ever–increasing share of that cost. Would that be correct?

Mr. Sallee: Yes, that's correct.

Mr. Easter: I know in the farm community we're always attacked in the supply management sector for cost of production, but I think that's a fair assessment of what you've got under the Western Grain Transportation Act. Leave that alone for the moment.

CN mentioned, when they were before us, they had 5% to 10% of their cars tied up for a considerable length of time. For days on end, they're either acting as storage or whatever. Do you have the same problem?

Mr. Sallee: Yes. If we wanted to get specific on numbers, we could deliver those numbers, but I wouldn't argue with that.

Mr. Easter: You do have cars; would you have any idea what those cars are related to? Are they producer cars, specialty crops, or what?

Mr. Sallee: It could be a variety, and I don't want to pick out a specific segment. It depends on what the circumstances are at any given time. I would say a common problem would be specialty crops because of a lack of storage. Neptune terminal is the only place I know of where storage takes place for lentils and peas and so forth, so quite often we're waiting for that. If there is ever a situation where, for one reason or another, we get the wrong grades, ships don't arrive, the system backs up—there could be a variety of circumstances. Unfortunately, every circumstance seems different these days in terms of what the reason is this week.

Mr. Easter: In terms of specialty crops and/or producer cars then that are causing some of the problem—we'll certainly not say all—do they have any kind of preferential treatment in terms of movement within the system versus Canadian Wheat Board grains, or is it all the same?

Mr. Sallee: I'm not aware of any preferential—

[*Traduction*]

à transporter. Les Américains n'ont pas de grain à transporter, puisqu'ils n'ont pas les mêmes récoltes que nous. C'est pourquoi nous faisons le transport du grain. Si nous n'avons pas ce tonnage supplémentaire, c'est que quelque chose ne tourne pas rond.

M. Conradi: Pour commencer, monsieur Hoeppner, nous serions ravis de n'avoir jamais à percevoir de frais de stationnement. Le but principal des frais de stationnement, c'est d'encourager une utilisation efficace du matériel. Et non pas de constituer une réserve dans laquelle nous pouvons nous servir allégrement.

M. Easter: Je partage le point de vue de Jake. Je suis moi aussi étonné que l'on n'ait imposé aucune pénalité aux chemins de fer pour cette pénurie de matériel roulant. Il semble en tout cas qu'il y ait eu une certaine confusion sur les paiements que reçoivent les compagnies de chemins de fer. J'aimerais donc examiner cela de plus près afin de vérifier si nous sommes bien d'accord.

La Loi sur le transport du grain de l'Ouest prévoit le paiement des coûts de production majorés aux compagnies ferroviaires. Ces coûts sont partagés entre le gouvernement et les agriculteurs, ces derniers devant en assumer une part toujours plus grande. Est–ce bien exact?

M. Sallee: C'est exact.

M. Easter: Je sais que le secteur de la gestion des approvisionnements reproche toujours aux agriculteurs leurs coûts de production, mais je crois que c'est une évaluation juste des conditions prévues par la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Laissons cela pour le moment.

Le CN a affirmé que 5 p. 100 à 10 p. 100 de ces wagons restaient bloqués pendant de longues périodes. Pendant des jours et des jours, leurs wagons servent uniquement à entreposer le grain. Avez–vous le même problème?

M. Sallee: Oui. Je pourrais même vous donner des chiffres précis à ce sujet, mais ce n'est pas vraiment utile.

M. Easter: Savez–vous de quel type sont vos wagons? Est–ce que ce sont des wagons de producteurs, des wagons pour culture spéciales ou autres?

M. Sallee: Il y a différents types, mais je ne veux pas m'arrêter à une catégorie en particulier. Tout dépend des circonstances et du moment. Je dirais que ce sont les récoltes spéciales qui nous posent régulièrement problème, à cause de l'absence d'installations d'entreposage. Le terminus Neptune est le seul endroit que je connaisse qui dispose d'entrepôts pour les lentilles et les pois. Par conséquent, il arrive souvent que nous devions attendre. Il peut se produire toutes sortes d'incidents: on ne nous livre pas le bon type de marchandise, les navires tardent à arriver ou le système refoule. Il semble que les causes des retards changent constamment.

M. Easter: Il n'y a pas de problème avec tous les wagons pour récoltes spéciales ou les wagons de producteurs, mais lorsqu'il y en a, est–ce que l'on consent un traitement préférentiel aux produits transportés par le réseau par opposition aux produits de la Commission canadienne du blé?

M. Sallee: Je n'ai pas connaissance de traitements préférentiels. . .

[*Text*]

Mr. Conradi: I think there were some concerns in that regard that surfaced in the fall when the specialty crop movement became significantly larger than it has been in the past. As a result of that there have been proposals discussed within the trade and adopted by the GTA to make the allocation of specialty crops somewhat akin to the allocation of cars under the Wheat Board allocation process.

• 1725

The new process calls for the specialty car producers to provide a forecast to the agency. Allocations against sales will then be based on those forecasts in the event you get into a shortage–of–supply situation, so everybody would be sharing in the shortage more equally than perhaps was the case this past fall.

Mr. Easter: So that's been improved now.

Mr. Conradi: If you ever produce a car for us, we'd be delighted to talk to you.

Mr. Easter: I certainly congratulate you on the move of building 900 new hopper cars. I'm wondering if that's the first investment in grain rolling stock in a long time.

I also know you operate rail lines in the United States as well. I think the previous witness from CN indicated if they invest for surplus capacity—I might be a little off on this—they're assured of their costs plus a 20% return on capital.

If you do have rolling stock and lines in the United States, how can we be assured in terms of our costs, which are being billed to farmers, that we're not covering under the act some of the costs of those 900 new cars actually operating within the United States? That is the first investment in awhile. How can we be assured those cars are going to be operating in Canada and they're the only ones we're paying for?

Mr. Sallee: First of all, this does represent the first major investment in terms of building a covered hopper for grain in some time. There are reasons for that. Over the last 15 years there has actually been an enormous surplus of covered hoppers in North America, and it had to do with tax laws in the United States. Trust me, there were lots of good reasons for a major number of cars to be available.

Cars were relatively cheap over the last ten years or so in terms of ease of getting them, and you could almost dictate your own terms. It was a different type of market. What has changed, of course, is cars are getting older, there is surplus in the United States, we've witnessed a greater demand, and cars are being retired. Also, interest rates have fallen considerably, so financially when you compare whether you want to lease something or build it, it's now becoming attractive for us to look at building. We'll continue to look at that as long as it's a favourable option.

The Chairman: Excuse me, Mr. Easter. The answers are getting fairly longer than the questions and we're really running behind.

[*Translation*]

M. Conradi: C'est une préoccupation qui a fait surface l'automne dernier lorsque le transport des récoltes spéciales est devenu beaucoup plus important que par le passé. En réponse à cela, les différents intervenants ont examiné diverses propositions, entérinées par l'OTG, qui consistaient à affecter aux récoltes spéciales une quantité de wagons à peu près similaires au nombre de wagons réservés à la Commission canadienne du blé.

Selon la nouvelle formule, les producteurs de wagons pour récoltes spéciales doivent présenter un calendrier à l'organisme. Les répartitions s'inspirent ensuite de ces prévisions en cas de pénurie de l'offre afin que la pénurie soit répartie plus régulièrement qu'elle ne l'a peut–être été l'automne passé.

M. Easter: Par conséquent, il y a une amélioration.

M. Conradi: Nous nous ferons un plaisir de vous en parler le jour où vous nous fournirez un wagon.

M. Easter: Permettez–moi de vous féliciter pour la décision de construire 900 nouveaux wagons–trémies. Je me demande s'il s'agit du premier investissement qu'il vous est arrivé de faire depuis longtemps dans le matériel roulant.

Je sais par ailleurs que vous exploitez des lignes de chemins de fer aux États–Unis. Le témoin précédent du CN nous a affirmé que lorsque sa compagnie ferroviaire investit dans une capacité excédentaire—je ne suis pas absolument certain des détails—on leur garantit le remboursement des coûts, plus un rendement de 20 p. 100 sur leur investissement.

Puisque vous avez du matériel et des lignes aux États–Unis, comment pouvez–vous nous assurer qu'une partie des 900 nouveaux wagons dont les coûts sont défrayés par les agriculteurs parce qu'ils ne sont pas couverts par la loi, ne sera pas utilisée aux États–Unis? C'est le premier investissement depuis quelque temps. Comment pouvons–nous être assurés que ces wagons circuleront au Canada et que ce seront les seuls pour lesquels nous aurons à payer?

M. Sallee: Premièrement, cet investissement est le premier gros investissement depuis quelques années pour la construction de wagons–trémies couverts pour le transport du grain. Il y a des raisons à cela. Depuis 15 ans, il y avait, en raison des lois fiscales en vigueur aux États–Unis, un énorme surplus de wagons–trémies couverts en Amérique du Nord. Croyez–moi, ce n'est pas par hasard qu'il y avait beaucoup de wagons disponibles.

Les wagons étaient relativement bon marché depuis une dizaine d'années. Nous pouvions en obtenir facilement, pratiquement en imposant nos conditions. Le marché était différent. Aujourd'hui, les choses ont changé, les wagons ont vieilli; il y a un surplus aux États–Unis; nous avons assisté à une augmentation de la demande et certains wagons sont déclassés. D'autre part, les taux d'intérêt ont énormément chuté si bien que financièrement, il est plus intéressant pour nous de construire nos propres wagons que d'en louer. Nous continuerons d'étudier cette option tant qu'elle sera intéressante.

Le président: Veuillez m'excuser, monsieur Easter, mais les réponses sont beaucoup plus longues que les questions et nous sommes en retard.

[*Texte*]

Mr. Easter: But it is a point of clarification. We're paying for 900 cars. That's going under our cost base.

Mr. Sallee: The NTA has that responsibility. For example, those cars could be used in potash or in other services in the United States or wherever, but the NTA has a responsibility to monitor how those cars are used and to document the eligible costs. This is a fairly detailed, massive program.

Mr. Easter: I'm aware of that.

Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Collins: I asked the last witness here the same question I will ask you. With regard to demurrage and the end payer, do you still believe demurrage is the right way to go?

Mr. Sallee: Yes.

Mr. Collins: Do you agree the farmer is the one who will pay the bill at the end?

Mr. Sallee: The way the system works right now the farmer pays anyway if we have to bring on additional cars or there are lost sales. There are consequences to acting and there are consequences to not acting. Demurrage is common to the North American rail, trucking and shipping industries.

Mr. Collins: How would you feel, then, if rather than paying the subsidy to the railway they pay it to the farmer?

Mr. Sallee: There are many ways of looking at this, but this is an issue we've been debating since—

• 1730

The Chairman: I have to rule that question out of order. We're talking about the WGTA. I said that we're not going to get into it. We're interested in finding solutions to speeding up the delivery of grain in the country.

Mr. Collins: Going back to your proposals—and you had some very specific ones about the port and the car—what recommendations would you make so that we can deal with the seven–day arrangement so that cars will be emptied seven days a week when you're trucking them out there? What's the mechanism you're going to bring forward to this committee so that we can say, fine, that's the way we're going to go?

Mr. Sallee: We don't have an easy answer for this. This is obviously a matter between the grain terminals and the labour unions that are involved. I believe they either have or will be making representation. Our interest in it is to point out that there is a huge latent capacity available. I'm sure the grain terminals know about it also.

Mr. Collins: Yesterday we heard from the GTA. The gentlemen were sitting exactly where you are sitting. They gave us information from back in 1991 about turn–around times. No wonder we have so many bloody problems in the system if we're still using 1991 figures in 1994. Can you explain how we can get into such a dilemma?

[*Traduction*]

M. Easter: Mais ce sont des précisions utiles. Nous allons payer 900 wagons. Cela fait partie de nos dépenses.

M. Sallee: Ces dépenses relèvent de l'ONT. Par exemple, les wagons pourront servir au transport de la potasse ou d'autres produits aux États–Unis ou ailleurs, mais l'ONT est chargé de contrôler l'usage qui en est fait et de tenir compte des coûts admissibles. Il s'agit d'un programme relativement détaillé et imposant.

M. Easter: J'en suis conscient.

Merci, monsieur le président.

M. Collins: Je vais vous poser la même question qu'au dernier témoin. Pensez–vous que l'imposition de frais de stationnement aux payeurs ultimes soit la meilleure option?

M. Sallee: Oui.

M. Collins: Pensez–vous que ce soit à l'agriculteur de payer la note en bout de ligne?

M. Sallee: C'est comme cela que fonctionne le système actuellement. L'agriculteur paye de toute façon, que nous ayons à affréter des wagons supplémentaires ou que certaines ventes soient perdues. Il y a des conséquences à l'action tout comme à l'inaction. L'imposition de frais de stationnement est une pratique courante en Amérique du Nord dans le secteur ferroviaire, chez les transporteurs routiers et chez les expéditeurs.

M. Collins: Quelle serait votre réaction si les subventions étaient versées aux agriculteurs plutôt qu'aux compagnies de chemins de fer?

M. Sallee: Il y a différentes façons d'examiner le problème, mais on en parle depuis. . .

Le président: Cette question est irrecevable. Nous parlons de la LTGO, mais j'ai dit que nous n'allions pas entrer dans les détails. Ce qui nous intéresse, c'est de trouver des solutions en vue d'accélérer la livraison du grain dans le pays.

M. Collins: Vous avez présenté des propositions très précises sur les opérations de transbordement dans les ports. . . que recommandez–vous comme solution pour que le déchargement des wagons puisse se faire sept jours par semaine lorsqu'ils arrivent au point de livraison? Quel genre de formule pourriez–vous proposer qui soit acceptable au comité?

M. Sallee: Il n'y a pas de réponse simple à cette question. Il est évident que cette affaire doit être réglée par les exploitants de silos terminus et les syndicats. Je pense que les uns et les autres ont formulé ou formuleront leur point de vue. Quant à nous, nous signalerons l'existence d'une énorme capacité latente. Je suis certain que les exploitants de silos terminus en ont également conscience.

M. Collins: Hier, nous avons entendu des témoins de l'OTG. Ils étaient assis exactement à votre place. Ils nous ont donné sur les temps de rotation des informations datant de 1991. Rien d'étonnant qu'il y ait tant de problèmes en 1994 si l'on utilise des chiffres de 1991! Pouvez–vous nous expliquer comment on peut fonctionner de cette manière?

[*Text*]

Mr. Sallee: I can't explain that particular dilemma—I'm not aware of it—but we update our statistics each month. We can tell you what you have there, actually.

The Chairman: Will you undertake to supply that to the committee?

Mr. Conradi: Mr. Sallee has indicated those already, that in Thunder Bay last month in our poolable grains we were just under 20 days, cycle times, and in Vancouver we were almost exactly on 19 days.

The Chairman: Do you want that tabled?

Mr. Collins: Please, I would like that tabled. Thank you.

The Chairman: Will you undertake that, gentlemen?

Mr. Conradi: It's done. We just gave you the information.

The Chairman: Any information you have on cycle times—for the last year, the cycle times, do you have that information available?

Mr. Conradi: We can pull some information together. We don't have all of it with us. We have the latest information; we don't have the full–year information.

Mr. Steckle: All afternoon, for the last couple of days, we've been hearing that the farmers are ultimately paying for everything, that all incurred costs relate to the farmers. Who's paying for the 900 new cars?

Mr. Sallee: We are investing $65 million in the cars. If those cars are used in WGTA service, as outlined in the act, that cost will become part of the cost base. Now, you can invest in lease cars or you can invest in new cars. We think that is attractive at this time.

Mr. Steckle: If we're marketing more crop varieties—and obviously when you have a mix in the system, it slows down the system—how are we adjusting to this? As farmers become more diversified, as we find profitability in certain commodities, which perhaps weren't there 20 years ago, how are we adjusting to this? What are you doing to adjust to this or what is the system doing to adjust to this so we can expeditiously market this product?

Mr. Sallee: We certainly want to market it; we don't want to leave ourselves behind. I don't know how to answer your question specifically. We've had experiments and trials such as Mr. Conradi was mentioning in terms of some domestic container movements, seeing whether this is a new way of developing it. I think we're going to have to look, we're going to be forced to look—at how we handle specialty grains, if indeed, and if we're talking about major investments to handle these grains, you get into this area of whether it's a permanent trend. Those who are farmers know better than I whether this is a permanent trend.

[*Translation*]

M. Sallee: Non, je suis incapable de vous expliquer une situation que je ne connais pas, mais je peux vous dire que nos statistiques sont mises à jour chaque mois. Nous pouvons vous donner un état exact de la situation actuelle.

Le président: Pouvez–vous fournir ces renseignements au comité?

M. Conradi: M. Sallee vous a déjà dit que nos cycles de rotation étaient légèrement inférieurs à 20 jours le mois dernier à Thunder Bay dans le cas des wagons réunis en pool et qu'ils étaient exactement de 19 jours à Vancouver.

Le président: Est–ce que vous souhaitez que ces documents soient déposés?

M. Collins: Oui, s'il vous plaît. Je vous remercie.

Le président: Messieurs, est–ce qu'on peut compter sur vous pour nous fournir ces documents?

M. Conradi: C'est fait. Nous venons de vous donner les informations.

Le président: Nous voulons toutes les informations que vous avez sur les cycles de rotation. . . Avez–vous des informations sur les cycles de rotation de l'an dernier?

M. Conradi: Nous pouvons réunir ce genre d'informations, mais nous ne les avons pas avec nous. Nous vous avons fourni les renseignements les plus récents; nous n'avons pas les données se rapportant à l'année complète.

M. Steckle: Ces derniers jours, on nous a répété à longueur d'après–midi que les agriculteurs payaient l'ensemble des coûts, que tous les frais étaient engagés pour le compte des agriculteurs. Qui prend en charge les frais de construction des 900 nouveaux wagons?

M. Sallee: Nous faisons un investissement de 65 millions de dollars. Si ces wagons servent dans le cadre de la LTGO, tel que prévu par la loi, leur coût sera ajouté au coût de base. On peut louer des wagons ou en construire de nouveaux. Pour le moment, cette option est intéressante.

M. Steckle: Comment allons–nous faire les ajustements si nous commercialisons une plus grande variété de récoltes, car plus les produits sont variés, plus le trafic ralentit. Les agriculteurs se diversifient de plus en plus car la culture de certains produits qui n'existaient peut–être pas il y a une vingtaine d'années devient maintenant avantageuse. Comment s'adapter à cette situation? Comment allez–vous modifier le système pour que ces produits soient livrés rapidement?

M. Sallee: Il est certain que nous voulons transporter ces produits; nous ne voulons pas nous laisser dépasser. Mais je ne sais pas comment répondre exactement à votre question. Nous faisons toutes sortes d'essais et d'expériences, comme vous l'a dit M. Conradi en parlant du transport intérieur par conteneur, afin de trouver de nouvelles formules. Je crois que nous allons devoir nous pencher sur le transport des grains spécialisés afin de savoir si nous devons lui consacrer d'importants investissements et s'il s'agit d'une tendance permanente. Les agriculteurs savent mieux que moi s'il s'agit là d'une tendance à long terme.

[*Texte*]

The price of wheat has been relatively low, specialty crops have been relatively high, so more and more people are planting specialty crops. Now, if that is going to be a continued way of handling things, investments are going to be required to efficiently handle that.

Mr. Conradi: A few specific things are being done already, I believe. The first one, of course, is that we have gotten more equipment to handle the product. We have also put on more switching assignments in our major yards in order to more expeditiously handle the product. We are seeing very real interest on the part of terminal operators in building at the ports terminal facilities that are better designed and equipped to handle a wider variety of crops, and most particularly specialty crops. . .which will be of some assistance.

I think we are also looking at information systems that will better allow us to determine exactly and more quickly what product is loaded in what railcar towards what destination, so that you can have better information at the ports as to what is coming at you the port terminal operators can better prepare for the product coming their way and handle it more expeditiously.

• 1735

There's also a real cooperative effort going on in the industry on information systems generally. We'll soon be implementing electronic grain car release in the country so we will instantly know when a car is released and loaded. Both the Wheat Board and the Grain Commission will know exactly what product is in that car. We'll all be feeding off the same information system.

Following very shortly on that we are going to have electronic release of cars in the ports so we can instantly know when a car is emptied.

I think those types of initiatives will allow us to deal more expeditiously with the specialty crop situation.

The Chairman: Thank you, Mr. Steckle. I have to push on. We're running late and we still have several other witnesses. I appreciate—

Mr. Steckle: I'm sure you would want to hear the next question, but. . .

The Chairman: I might hear it in the next round.

Mr. Steckle: Okay.

Senator Olson: Mr. Chairman, I have a bit of a problem. I see that later one of the witnesses will be here from the Grain Workers Union and we can talk to him when he gets on the witness stand.

Mr. Sallee mentioned one of the main changes that could be made in the short term to improve the system immediately would be to get weekend loading at Vancouver. At the bottom of page four, he goes on to say the challenge will be that much greater this year given the uncertain environment faced by the grain elevators in Vancouver.

I realize you're not a terminal operator, and perhaps you're not at the table when the grain handlers are negotiating whatever the deal is, but can you give me an indication of what the problem is?

[*Traduction*]

Les agriculteurs sont de plus en plus nombreux à se lancer dans les cultures spécialisées, étant donné que le prix du blé est relativement bas et que celui des cultures spécialisées est relativement élevé. Par conséquent, si cette situation se maintient, il faudra faire des investissements pour assurer un transport efficace de ces produits.

M. Conradi: Je crois que l'on prend déjà certaines mesures. La première, bien entendu, c'est que nous avons plus de matériel pour transporter ces produits. D'autre part, nous multiplions les opérations d'aiguillage dans nos grands complexes ferroviaires de manière à traiter plus rapidement les produits. Les exploitants de silos terminus se montrent très intéressés à construire des installations portuaires mieux conçues et équipées pour traiter une plus grande variété de produits et plus particulièrement les récoltes spéciales. . . cela nous sera utile.

Nous envisageons d'autre part des systèmes d'information qui nous permettront de déterminer exactement et plus rapidement quel est le type de produits chargés dans tels wagons se dirigeant vers telle destination, de manière à ce que les exploitants de silos terminus, mieux informés sur les arrivages, puissent se préparer en conséquence et assurer un transit rapide des marchandises.

On voit par ailleurs dans l'industrie une réelle collaboration sur le plan général des systèmes d'information. Nous allons bientôt mettre en oeuvre un système électronique nous permettant de savoir instantanément quand un wagon est chargé et déchargé. La Commission canadienne du blé et le Bureau national des grains connaîtront exactement le contenu de ce wagon. Nous serons tous branchés sur le même réseau d'information.

Très peu de temps après, nous disposerons d'un système électronique qui nous permettra de savoir instantanément à quel moment un wagon sera libéré dans un port.

Je pense que ces nouveaux moyens nous permettront d'assurer un transport plus rapide des récoltes spéciales.

Le président: Merci, monsieur Steckle. Je dois activer un peu la discussion, parce que nous sommes en retard et que nous avons encore plusieurs témoins à entendre. Je vous remercie. . .

M. Steckle: Je suis certain que ma prochaine question vous aurait intéressé, mais. . .

Le président: Vous la poserez peut–être à la prochaine ronde de questions.

M. Steckle: Très bien.

Le sénateur Olson: J'ai un problème, monsieur le président. Je remarque qu'un des témoins que nous entendrons un peu plus tard représente le Grain Workers Union. Nous pourrons lui poser des questions lorsqu'il sera appelé à témoigner.

M. Sallee nous a dit qu'un des principaux changements que l'on pourrait faire à court terme pour améliorer le système serait d'effectuer les opérations de chargement pendant la fin de semaine à Vancouver. Il poursuit, au bas de la page 4, en disant que la situation sera d'autant plus difficile cette année que les exploitants de silos de Vancouver sont dans une situation incertaine.

Je sais que vous n'êtes pas un exploitant de silos et que vous ne participez peut–être pas aux négociations avec les manutentionnaires céréaliers, mais j'aimerais vous demander de nous expliquer un peu en quoi consiste le problème.

[*Text*]

Mr. Sallee: I think you'll have to ask the grain terminals. I may have my perception of what the problem is—

Senator Olson: We don't have any appearing later today, though.

Mr. Sallee: It depends on how the grain terminals and labour want to handle it. Whether it is a matter for a negotiated settlement or what they want in terms of government attention, that isn't for me to recommend. I'm just pointing out we have very ambitious targets. We have built up the fleet. Maybe the fleet wasn't where it should have been earlier this year. Now it's time to move and this will be a constraint. On the other hand, if we can get weekend work we have the potential of setting a record.

Senator Olson: Surely, since you've mentioned it here, you must be aware there's some kind of problem there. We can't get any unloading done between 5 p.m. on Friday and 8 a.m. on Monday.

Mr. Sallee: It's nothing very substantial. What happens is we ask the GTA whether there will be terminal unloading on a Wednesday. The GTA or the terminals may say they're going to put out a bulletin to see who will work on the weekend. That happens on Wednesday, you have to start moving trains on Thursday, and then on Friday you find out not enough workers took the opportunity.

Senator Olson: You don't have an explanation of why that isn't happening. There seem to be quite a few unemployed people around the country who may want a job.

Mr. Sallee: I would be giving you strictly my opinion—

Senator Olson: That's worth quite a bit, I think.

Mr. Sallee: It isn't in labour negotiations.

Mr. Conradi: If you aren't nice to us, we may be applying for that job.

Mr. Benoit: In your report here you say that operational changes aimed at moving grain cars faster from points of loading to unloading are part of what you have changed and would like to change.

I just want to get back to the demurrage. You have recommended the use of demurrage for shippers that don't move cars at an appropriate speed. I'm just wondering if this shouldn't apply to the railways as well, and I'll explain what I mean. The cars are paid for either directly by the general taxpaying population or by farmers through the Canadian Wheat Board. So it isn't your investment you're using either. The cost also goes back to the taxpayer through the cost–plus formula. To be fair, do you believe the railway should pay demurrage when it is inefficient in the way it handles these cars?

[*Translation*]

M. Sallee: Le mieux serait de poser la question aux exploitants de silos terminus. J'ai ma propre vision du problème. . .

Le sénateur Olson: Malheureusement, aucun exploitant n'est prévu à l'ordre du jour d'aujourd'hui.

M. Sallee: Tout dépend de la façon dont les exploitants de silos et les syndicats régleront la situation. Ce n'est pas à moi de dire s'il faut négocier un règlement ou si le gouvernement doit intervenir. Permettez–moi tout simplement de préciser que nous avons des objectifs très ambitieux. Nous avons amélioré notre parc ferroviaire. Peut–être qu'un peu plus tôt cette année le parc n'était pas au bon endroit. Désormais, le moment est venu de faire avancer les choses et c'est là que nous risquons d'avoir un problème. Par contre, si les manutentionnaires acceptent de travailler la fin de semaine, nous pourrons peut–être établir un record.

Le sénateur Olson: Vous devez certainement être au courant du problème, puisque vous en parlez dans votre mémoire. Il est impossible de faire décharger un wagon entre 17 heures le vendredi et 8 heures le lundi.

M. Sallee: Cela ne porte pas vraiment à conséquence. Ce qui se passe, c'est que nous demandons à l'OTG le mercredi s'il y aura de la main–d'oeuvre au terminus pour assurer le déchargement. L'OTG ou l'exploitant du terminus nous répondent qu'ils vont afficher un avis pour demander des volontaires pour le travail en fin de semaine. Cela se passe le mercredi et les trains doivent se mettre en branle le jeudi. Quand arrive le vendredi, on s'aperçoit qu'il n'y a pas assez de volontaires.

Le sénateur Olson: Comment expliquez–vous cet état de choses? À mon avis, il y a suffisamment de chômeurs au pays qui aimeraient trouver du travail.

M. Sallee: Je peux vous donner un point de vue strictement personnel. . .

Le sénateur Olson: Je pense que cela nous sera très utile.

M. Sallee: Ce point ne fait pas partie des négociations syndicales.

M. Conradi: Si vous n'êtes pas gentil avec nous, c'est peut–être nous qui devrons aller faire ce travail.

M. Benoit: Vous précisez dans votre mémoire que vous avez effectué des changements opérationnels destinés à accélérer l'acheminement des wagons céréaliers des points de chargement aux points de déchargement, et que vous avez l'intention d'en effectuer d'autres.

J'aimerais revenir à la question des redevances de stationnement. Vous recommandez l'application de frais de stationnement aux expéditeurs qui n'acheminent pas les wagons à la vitesse appropriée. Je me demande si on ne pourrait pas appliquer cette même mesure aux compagnies de chemins de fer. Je m'explique. Les wagons sont payés soit directement par les contribuables, soit par les agriculteurs, par l'intermédiaire de la Commission canadienne du blé. Par conséquent, ce n'est pas vraiment votre matériel que vous utilisez. De plus, en vertu de la formule coût plus rémunération, c'est encore le contribuable qui paie la facture. Ne pensez–vous pas que les compagnies de chemins de fer devraient elles–mêmes payer des redevances de stationnement lorsqu'elles manquent d'efficacité dans l'acheminement des wagons?

[*Texte*]

Mr. Sallee: It may be the case, if that's what the real problem is.

[*Traduction*]

M. Sallee: On pourrait peut–être y songer en effet si c'est là que se situe le véritable problème.

• 1740

I'd like to correct a couple of things. Although the government or the Canadian Wheat Board or the provincial governments invested in those particular cars, the railways are responsible for their maintenance and for adding to the fleet.

Je voudrais rectifier quelques petites choses. Bien que ce soit le gouvernement ou la Commission canadienne du blé ou les gouvernements provinciaux qui aient investi dans ces wagons particuliers, ce sont les compagnies de chemins de fer qui s'occupent de leur entretien et complètent le parc.

Mr. Benoit: The maintenance, of course, is covered through the formula too.

M. Benoit: Naturellement, l'entretien est pris en compte dans la formule également.

Mr. Sallee: Yes, that's the deal that was struck. That was the great compromise.

M. Sallee: Oui, c'est ce qui a été convenu. C'était le grand compromis.

Mr. Benoit: So wouldn't it be fair that the railways would also pay demurrage if they're inefficient in the process?

M. Benoit: Ne serait–il pas juste alors que les chemins de fer payent aussi des frais supplémentaires pour stationnement prolongé s'il y a un manque d'efficacité?

Mr. Sallee: We have systems all over where we've set up credits, dispatch, demurrage. What we have here is nothing.

M. Sallee: Nous avons toute une série de systèmes en place avec des crédits, acheminement, séjour prolongé. Ce que nous avons ici n'est rien.

Mr. Conradi: Mr. Benoit, there are incentives for us to be efficient in the way the WGTA is currently structured. If you look at the history of the WGTA freight rate and all the costs that have gone into that cost base, the freight rate—

M. Conradi: Monsieur Benoit, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest est structurée de telle sorte que nous sommes incités à être efficaces. Si l'on tient compte de l'évolution historique du tarif–marchandises de la LGTO et de tous les coûts qui ont été intégrés à cette base, le tarif–marchandises. . .

The Chairman: Excuse me. I don't hear any solutions. I hear the problems again. We all know what the problems are. We're looking for solutions here.

Le président: Excusez–moi. Je n'entends proposer aucune solution. On ne parle à nouveau que de problèmes. Nous savons tous quels sont les problèmes et nous cherchons des solutions.

Mr. Benoit: Another thing I think you mentioned in your presentation is that the Canadian Wheat Board changes orders fairly regularly. Would you say this is a substantial part of the problem?

M. Benoit: Je crois que vous avez également mentionné dans votre exposé que la Commission canadienne du blé change les ordonnances assez régulièrement. Cela fait–il partie du problème, d'après vous?

The Chairman: We are not interested, Mr. Benoit, in problems. I've just gone through it. I'm going to give you one more question.

Le président: Monsieur Benoit, nous ne sommes pas intéressés par les problèmes. Je viens de l'expliquer. Je vous permets encore une question.

Mr. Benoit: You have to identify problems before you can arrive at solutions.

M. Benoit: Il faut commencer par définir les problèmes pour trouver des solutions.

The Chairman: Yes, we've identified the problems, with the greatest of respect.

Le président: Oui, permettez–moi de vous dire que nous les avons définis, les problèmes.

Mr. Benoit: I don't believe we have. Who's identified the problems? If we'd identified the problems, then it would be very easy to find solutions, wouldn't it?

M. Benoit: Je ne crois pas. Qui a défini les problèmes? Si nous l'avions fait, il serait facile de trouver des solutions, non?

The Chairman: Thank you, Mr. Sallee and Mr. Conradi, for being witnesses this afternoon. I appreciate very much the time you've taken to prepare your brief. I also appreciate your being so forthright in your answers, although they were a little long. Sometimes it's almost impossible to give a quick answer and perhaps I was pressuring you. I apologize for that, but thank you for attending.

Le président: Merci, monsieur Sallee et monsieur Conradi, d'être venus témoigner cet après–midi. Je vous remercie d'avoir consacré autant de temps à la préparation de votre mémoire et aussi, d'avoir été aussi directs dans vos réponses, bien qu'elles aient été un peu longues. Il est parfois impossible de donner une réponse rapide et je vous ai peut–être trop pressés. Veuillez m'en excuser et merci d'être venus.

Mr. Sallee: We thank you, Mr. Chairman.

M. Sallee: Nous vous remercions, monsieur le président.

Mr. Conradi: Thank you.

M. Conradi: Merci.

[*Text*]

The Chairman: I have good news and bad news, ladies and gentlemen. We still have several witnesses. But the good news is that after we hear from the Canadian Wheat Board I'm told there are sandwiches and coffee and some other things. We won't break, but we'll bring them to the table. I believe there's enough for the audience.

I welcome the witnesses from the Canadian Wheat Board: Robert Roehle, the head of corporate communications; Robert Harris, the director of grain transportation, western; and Mr. John Benci, the general director of grain transportation. Welcome, gentlemen. Who is the spokesperson? Mr. Roehle.

Mr. Robert Roehle (Head, Corporate Communications, Canadian Wheat Board): Thank you, Mr. Chairman, for the opportunity and the invitation to appear before the Subcommittee on the St. Lawrence Seaway. My name is Bob Roehle. I'm head of corporate communications with the Canadian Wheat Board.

I'm accompanied by John Benci, who is the general director of transportation for the Wheat Board, and by Bob Harris, who is the director of grain transportation, western. These two gentlemen have hands–on experience in transportation. When we get to the operational questions, they'll be joining me in answering any queries you might have.

We did provide you with some fairly detailed answers to your car shortage survey, I believe, a few days ago. So the comments I'm going to make are pretty broad, pretty general. We can get into the more specific issues later in the question period.

The Canadian Wheat Board is first and foremost a marketing agency. We're the farmers' marketing agency for wheat, durum wheat, feed barley and malting barley or designated barley. In the words of the Canadian Wheat Board Act, "the Board is incorporated with the object of marketing in an orderly manner in interprovincial and export trade grain grown in Canada".

Simply stated, our mandate is to maximize the market returns to our farmer stakeholders for the grain they choose to deliver to us, normally about 80% or more of the 25 million to 30 million metric tonnes of wheat and durum that is produced and about one–third of the 10 million to 12 million metric tonnes of barley that is produced each year.

The Wheat Board pursues or achieves its mandate of maximizing market returns to farmers largely through others. It does not own or operate elevators, terminals or railroads. Apart from its head office in Winnipeg and approximately 2,000 hopper cars purchased in the late 1970s when we had transportation problems, the Wheat Board owns no physical assets.

[*Translation*]

Le président: J'ai à la fois des bonnes et des mauvaises nouvelles, mesdames et messieurs. Nous avons encore plusieurs témoins. Mais la bonne nouvelle, c'est qu'après avoir entendu les porte–parole de la Commission canadienne du blé, on devrait, d'après ce qu'on m'a dit, nous apporter des sandwiches et du café. Nous ne ferons pas de pause, mais nous irons nous servir et nous rapporterons tout cela à nos places. Je crois qu'il y en a assez pour les personnes qui se trouvent dans la salle.

Je souhaite maintenant la bienvenue aux témoins de la Commission canadienne du blé: M. Robert Roehle, directeur des communications générales; M. Robert Harris, directeur, opérations ferroviaires de l'Ouest, et M. John Benci, directeur général du transport. Bienvenue, messieurs. Qui va être le porte–parole? Monsieur Roehle.

M. Robert Roehle (directeur, communications générales, Commission canadienne du blé): Merci, monsieur le président, de nous avoir invités à comparaître devant le Sous–comité de la Voie maritime du Saint–Laurent. Je m'appelle Bob Roehle et je suis directeur des communications générales à la Commission canadienne du blé.

J'ai à mes côtés John Benci, directeur général du transport pour la Commission canadienne du blé, et Bob Harris, directeur des opérations ferroviaires de l'Ouest. Ces deux messieurs ont une expérience directe en matière de transport. Lorsque nous passerons aux questions opérationnelles, ils se joindront à moi pour répondre, le cas échéant, à vos questions.

Nous avons répondu, il y a quelques jours je crois, de façon assez détaillée à votre enquête sur la pénurie de wagons. Mes commentaires vont donc être plutôt larges et d'ordre général. Nous pourrons parler de questions plus précises ensuite pendant la période des questions.

La Commission canadienne du blé est d'abord et avant tout un organisme de commercialisation et elle assure, pour les agriculteurs, la commercialisation du blé, du blé dur, de l'orge de provende et de l'orge de brasserie ou de l'orge désignée. Selon la Loi de la Commission canadienne du blé, «la commission a pour mission d'organiser, dans le cadre du marché interprovincial et de l'exportation, la commercialisation du grain cultivé au Canada».

En clair, notre mandat est d'assurer des recettes optimales à nos agriculteurs pour le grain qu'ils nous livrent, soit environ 80 p. 100 ou plus des 25 à 30 millions de tonnes métriques de blé et de blé dur produit et environ un tiers des 10 à 12 millions de tonnes métriques d'orge produit chaque année.

La Commission du blé s'acquitte de son mandat d'assurer des recettes optimales aux agriculteurs en faisant appel à des intermédiaires. Elle n'est pas propriétaire de silos, de silos terminus ou de chemins de fer et elle n'en n'exploite pas. En dehors de son siège à Winnipeg et d'environ 2 000 wagons–trémies achetés à la fin des années soixante–dix à l'époque où nous avions des problèmes de transport, la Commission du blé ne possède pas de biens matériels.

[*Texte*]

[*Traduction*]

• 1745

The board's marketing advantage relates to its statutory monopoly, its financial backing by the federal government, and of course the marketing and administrative prowess and expertise of its 500–some employees located at the head office in Winnipeg, and of course in Vancouver, Montreal, and Tokyo.

La position avantageuse de la Commission en matière de commercialisation vient de son monopole statutaire, de l'appui financier du gouvernement fédéral et, bien sûr, des prouesses et des connaissances administratives et commerciales de ses quelque 500 employés travaillant au siège à Winnipeg et aussi à Vancouver, Montréal et Tokyo.

Maximizing market returns to farmers has many aspects to it, but they can all be summed up in one phrase: satisfying the customer. It begins with producing the right products or the right commodities, the right varieties, and the right quality. It ends with delivering the right quantity and the right quality to the right port or terminal at the right time and at the right price. What is right is determined by the customer and user, the hundreds of people, organizations, in the more than 70 countries around the world who purchase our products. The customer is king in the grain business. We dare not forget this.

L'optimalisation des recettes pour les agriculteurs comporte de nombreuses composantes qui peuvent toutefois se résumer en quelques mots: satisfaire le client. Il faut commencer par produire les bons produits ou les bonnes marchandises, les bonnes variétés et la bonne qualité. Il faut ensuite livrer la quantité voulue et la bonne qualité au port ou au terminal approprié au bon moment et au juste prix. Ce qui est bon et juste est déterminé par le client et l'utilisateur, des centaines de personnes et des organisations dans les quelque 70 pays où nous achetons nos produits. Le client est roi dans le monde du grain, nous ne l'oublions jamais.

The thought I wish to plant with your committee today is that a reliable, efficient, responsive, cost–effective transportation system is not just an important part of marketing, it is an absolutely essential part of marketing. No sales contract is complete until the quantity and quality of grain the customer ordered and is expecting is safely in the hold of a vessel or in the silo of a processing plant.

Je voudrais démontrer au comité aujourd'hui qu'un système de transport ayant toutes les qualités voulues de fiabilité, d'efficacité, d'adaptabilité et de rentabilité n'est pas seulement un élément important de la commercialisation, mais bien un élément absolument essentiel. Aucun contrat de vente n'est terminé tant que la quantité et la qualité de grain commandée et attendue par le client ne repose pas en sécurité dans la cale d'un navire ou dans le silo d'une usine de transformation.

The transportation difficulties the Canadian Wheat Board and the prairie grain industry have been experiencing this crop year do not make for satisfied customers. Ultimately, the grain farmers of western Canada, the people who pay my salary and everyone else's in the business, pay a price for these problems in terms of lower returns for their year's work.

Les difficultés de transport de la Commission canadienne du blé et de l'industrie céréalière des prairies pendant cette campagne agricole n'ont rien pour rendre les clients heureux finalement. En dernière analyse, les producteurs de céréales de l'Ouest, c'est–à–dire ceux qui payent mon salaire et celui de tous les autres dans l'entreprise, payent pour ces problèmes puisque leur année de travail leur rapporte moins.

I do not want to leave you with the impression that the prairie grain transportation system is in a state of imminent collapse; far from it. Export clearances to date of the seven major grains — and I break out durum in that — compared with last year's are marginally ahead. We have seen excellent movement on durum, barley, oats, flax–seed, and canola compared to 1992–93.

Je ne veux pas vous donner l'impression que le système de transport du grain des Prairies est au bord de l'effondrement, loin de là. Jusqu'ici les permis d'exportation des sept principales céréales — et je compte le blé dur — sont un peu plus élevés que l'année dernière. Les chiffres ont été excellents pour le blé dur, l'orge, l'avoine, le lin et le canola par rapport à 1992–1993.

The major problem area is wheat, milling wheat and feed wheat, particularly on the west coast. Due to a late, wet harvest, we had a slow start to our export program last fall and we just haven't been able to catch up. In fact, we have been falling further behind each successive month. The acute shortage of railcars has been aggravated by ongoing labour management problems on the west coast.

Il y a un problème pour le blé, le blé de meunerie et de provende, particulièrement sur la côte ouest. La récolte a été tardive et humide, ce qui a retardé le démarrage de notre programme d'exportation l'automne dernier et nous n'avons pas pu nous rattraper. En fait, nous avons même pris encore un peu plus de retard chaque mois successif. La grave pénurie de wagons a été aggravée par des problèmes constants dans les relations syndicales–patronales sur la côte ouest.

Frankly, we need more cars in the system and a seven–day–a–week car unloading at the Pacific ports. We have been assured by the railways that by mid–June the dedicated grain fleet will be in excess of 30,000 cars, close to an all–time record. This is good news for farmers because it means that by the end of June, shipping should return to normal. The problem is that in the interim we have been forced to switch sales from the west coast to the east coast, we have had to defer sales to later delivery

Il faut un plus grand nombre de wagons dans le système et des déchargements sept jours par semaine dans les ports du Pacifique. Les compagnies ferroviaires nous ont assuré que d'ici la mi–juin, il y aurait plus de 30 000 wagons consacrés au transport du grain, ce qui est presque un record sans précédent. C'est une bonne nouvelle pour les agriculteurs parce que cela veut dire qu'à la fin juin, les expéditions devraient pouvoir reprendre normalement. Le problème, c'est que dans

[*Text*]

periods, and we've had to forego sales opportunities. Doing this has cost producers dearly, not only in terms of grain movement and cashflow this crop year, but also in terms of long–run market returns. Customer confidence in our ability to deliver has been severely shaken. This represents a longer–term cost to prairie grain farmers.

The west coast car unloading problem, however, remains. Last week only 4,511 cars were unloaded, according to our numbers. That number should be closer to 6,000. I realize that the latest target was around 5,300. We did reach 6,000 at one point, but I think most people recognize that's not sustainable.

Mr. Chairman, anything your committee can do to contribute to a solution to Canada's current grain transportation problem will be viewed positively by prairie grain farmers. No less than Canada's reputation as a reliable supplier of food to a hungry world is at stake.

Thank you very much. I'd be happy to entertain your questions.

The Chairman: Thank you very much for those remarks.

• 1750

Mr. Marchand: You say in your report that we need more cars in the system. The Canadian Wheat Board has 2,000 now. Are you planning to buy more?

Mr. Roehle: No, there are no plans in the works to buy more.

Mr. Marchand: Why are Thunder Bay and the St. Lawrence Seaway underutilized in terms of grain transportation? Everyone has said so far that Thunder Bay, for example, is less than half utilized and the St. Lawrence Seaway is grossly underutilized. Why is that?

Mr. Roehle: The short answer is that the customer is king; the customer decides where he or she wants to take delivery of grain. We are essentially in a buyer's market and we have been for most of the last decade. Customers tell us where they want to take delivery from. We will try to encourage customers to move to the east coast if they prefer the west coast. In this current transportation problem that we're dealing with, we have been able to get some customers to switch from a preferred delivery on the west coast to the St. Lawrence, but the fact of the matter is that two–thirds of the world's population tends to be closer to the west coast of this country than the east coast. The big growth in grain markets over the last number of years has occurred in Asia, which is closer to the west coast.

Mr. Marchand: There are several million tonnes of grain going from Vancouver by boat through the Panama Canal to Africa and Europe. Is that right?

Mr. Roehle: I understand that happens from time to time. I don't have a number.

[*Translation*]

l'intervalle, nous avons été obligés de faire passer des ventes de la côte ouest à la côte est, nous avons dû reporter des ventes à des périodes ultérieures et nous n'avons pas pu saisir certaines possibilités de ventes. Cela a coûté très cher aux producteurs, non seulement en ce qui concerne le mouvement du grain et l'encaisse cette année, mais aussi pour les résultats à long terme. La confiance des clients quant à notre capacité de fournir a été fortement ébranlée. Cela représente un coût à long terme pour les céréaliculteurs des Prairies.

Le problème du déchargement des wagons sur la côte ouest n'est toujours pas réglé. La semaine dernière, 4 511 wagons seulement ont été déchargés d'après nos chiffres. Le nombre devrait être plutôt de 6 000. Je sais que le dernier objectif était d'environ 5 300, nous avons atteint 6 000 à un certain moment, mais je crois que tout le monde sait qu'il est impossible de se maintenir à ce niveau–là.

Monsieur le président, tous les producteurs de céréales des Prairies vous seront infiniment reconnaissants de tout ce que le comité pourra faire pour régler le problème actuel de transport des grains au Canada. N'oublions pas que c'est la réputation du Canada qui est en jeu. Sa réputation de fournisseur fiable de denrées alimentaires à un monde affamé.

Merci beaucoup. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup de vos observations.

M. Marchand: Vous dites dans votre rapport qu'il faut augmenter le nombre de wagons dans le système. La Commission canadienne du blé en a actuellement 2 000. Allez–vous en acheter d'autres?

M. Roehle: Non, nous n'avons pas prévu d'en acheter d'autres.

M. Marchand: Pourquoi sous–utilise–t–on Thunder Bay et la Voie maritime du Saint–Laurent pour le transport du grain? Tout le monde a dit jusqu'ici que Thunder Bay, par exemple, était utilisée à moins de la moitié de sa capacité et que la Voie maritime du Saint–Laurent est très nettement sous–utilisée. Quelle en est la raison?

M. Roehle: En quelques mots, c'est que le client est roi; c'est le client qui décide de l'endroit où il va prendre livraison du grain. Le marché est actuellement un marché d'acheteurs et c'est le cas depuis la majeure partie des dix dernières années. Ce sont les clients qui fixent les points de livraison. Nous essayons de les encourager à passer sur la côte est s'ils préfèrent la côte est. Avec le problème de transport actuel, nous avons réussi à convaincre certains clients de ne plus se faire livrer sur la côte ouest, comme ils le préféraient, mais plutôt sur le Saint–Laurent, mais le fait est que les deux tiers de la population mondiale sont plus près de la côte ouest canadienne que de la côte est. Au cours des dernières années, c'est en Asie que les marchés des céréales se sont le plus développés, et l'Asie est plus près de la côte ouest.

M. Marchand: Il y a plusieurs millions de tonnes de grains qui partent de Vancouver en bateau vers l'Afrique et l'Europe en passant par le canal de Panama. Est–ce vrai?

M. Roehle: Je crois que cela se produit de temps à autre, mais je n'ai pas de chiffres.

[*Texte*]

Mr. Marchand: What percentage of grain that's going out from Vancouver is actually going through the Panama Canal up to Europe and Africa instead of going through the St. Lawrence Seaway? Do you know?

Mr. Roehle: I don't have that number.

The Chairman: Will you undertake to get that number?

Mr. Roehle: We'll see if we can get it for you and file it.

The Chairman: You must have that information.

Mr. Marchand: What sorts of decisions do the Canadian Wheat Board take? What sorts of decisions do you make that affect the transport of grain in Canada?

Mr. Roehle: I'll answer the first part and then turn it over to Mr. Harris. We're a marketing agency. We sell grain in–store or FOB at the port—Vancouver, Prince Rupert or St. Lawrence, the odd time Churchill, the odd time Thunder Bay. We make the decision to sell or not to sell. The transportation people—

Mr. Marchand: You make the decision to sell or not to sell?

Mr. Roehle: Yes. We're the sales agency. We're a single–desk selling agency. We can make the decision to sell or not to sell.

Mr. Marchand: You sell of course at the best price possible.

Mr. Roehle: We try to get the best price possible.

Mr. Marchand: You try to get it on time and so on?

Mr. Roehle: Yes, that's how you get the best price, by servicing the customer and making sure he or she gets the quantity and the quality at the port, at the time they want and at the price they're willing to pay.

Mr. Marchand: For example, in this, what I consider a crisis, there are 20, 25 boats in Vancouver harbour waiting, costing $10,000 a day per boat. That's costing about $1 million to $2 million a week. That is going to be paid by the farmers, eventually. Someone's going to pay for it.

Were there not some provisions made, for example, to make use of Thunder Bay and the St. Lawrence Seaway to alleviate this problem? You said earlier that some countries would insist on having it delivered via Vancouver at all costs. You would not prefer to answer their demands by making use of part of the system that is being underutilized?

Mr. Roehle: We will try to encourage them to take grain out of alternative ports if it's in our interest. You realize to put grain into position into the St. Lawrence costs another $20.

Mr. Marchand: Is it not in our interest to make use of Thunder Bay and the seaway?

• 1755

Mr. Roehle: Absolutely, but the decisions we're making are economic. We can't tell customers that they must take their grain out of the St. Lawrence or Thunder Bay. They tell us where they're willing to take it and at what price.

[*Traduction*]

M. Marchand: Quel est le pourcentage de céréales qui sont expédiées de Vancouver vers l'Europe et l'Afrique par le canal de Panama au lieu de passer par la Voie maritime du Saint–Laurent? Le savez–vous?

M. Roehle: Je n'ai pas ces chiffres.

Le président: Pouvez–vous nous les obtenir?

M. Roehle: Nous allons voir si nous pouvons vous les obtenir et vous les remettre.

Le président: Vous devez avoir ces renseignements.

M. Marchand: Quel genre de décisions prend la Commission canadienne du blé? Quelles décisions prenez–vous qui influent sur le transport des céréales au Canada?

M. Roehle: Je vais répondre à la première partie et passer ensuite la parole à M. Harris. Nous sommes un organisme de commercialisation. Nous vendons des céréales en magasin ou FAB au port... Vancouver, Prince–Rupert ou le Saint–Laurent, parfois Churchill, parfois Thunder Bay. Nous décidons de vendre ou de ne pas vendre. Les responsables du transport...

M. Marchand: Vous décidez de vendre ou de ne pas vendre?

M. Roehle: Oui, nous sommes l'organisme de vente. Nous sommes un organisme de vente à guichet unique. Nous pouvons décider de vendre ou de ne pas vendre.

M. Marchand: Vous vendez naturellement au meilleur prix possible.

M. Roehle: Nous essayons d'obtenir le meilleur prix possible.

M. Marchand: Vous essayez de l'avoir au moment voulu?

M. Roehle: Oui, c'est de cette façon que l'on obtient les meilleurs prix, en répondant aux attentes du client et en veillant à ce qu'il ait la quantité et la qualité voulues au port, au moment voulu et au prix qu'il est prêt à payer.

M. Marchand: Par exemple, dans cette crise, c'est ainsi que je vois les choses, il y a 20, 25 bateaux qui attendent dans le port de Vancouver, à raison de 10 000$ par jour par bateau. Cela coûte environ 1 million à 2 millions de dollars par semaine et ce prix devra en fin de compte être payé par les agriculteurs. Quelqu'un devra payer.

N'a–t–on pas pris des dispositions, par exemple, pour utiliser Thunder Bay et la Voie maritime du Saint–Laurent pour atténuer le problème? Vous avez dit tout à l'heure que certains pays insistaient pour que les céréales soient livrées par Vancouver à tout prix. Ne préférez–vous pas répondre à leurs exigences en utilisant une partie du système actuellement sous–utilisée?

M. Roehle: Nous essayons de les encourager à prendre livraison des grains dans d'autres ports si c'est dans notre intérêt. Vous devez savoir qu'il faut ajouter encore 20$ pour mettre les céréales en position pour la Voie maritime.

M. Marchand: Nous n'avons pas intérêt à utiliser Thunder Bay et la Voie maritime?

M. Roehle: Absolument, mais nous prenons des décisions d'ordre économique. Nous ne pouvons pas dire aux clients qu'ils doivent prendre livraison de leurs céréales sur le Saint–Laurent ou à Thunder Bay. Ce sont eux qui nous disent où ils veulent le prendre et à quel prix.

[*Text*]

Mr. Marchand: So it's cheaper via Vancouver in some cases.

There seems to be a problem about the east coast. Even in the way that you've formulated it on page three, the problem is that in the interim we have been forced to switch sales from west coast to east coast ports. What's the problem?

Mr. Roehle: Buyers who buy out of the west coast do so because that's where they want to take delivery. When they're faced with waiting three weeks, five weeks or seven weeks, we might be able to entice them to consider using the St. Lawrence. But for markets like Japan and China, logistically the west coast makes a lot more sense than taking it off the east coast. In the case of some of the Latin American countries and South America and so on, there's some difference, and in that case we're able to convince people to switch.

Usually there will be a cost connected with switching, because they made their contract based on delivery on the west coast—Vancouver or Prince Rupert. So if you go back to them and ask them about taking it in the St. Lawrence, usually there's a cost involved.

Mr. Marchand: What's the relationship between the Canadian Wheat Board and the Grain Transportation Agency?

Mr. Robert Harris (Director, Grain Transportation, Western, Canadian Wheat Board): We deal with the grain transportation for car supply like any other company in the system. We have to supply position statements to the GTA in order that they understand what our requirements are for cars. They in turn—we have a meeting with them and the railroads every Wednesday—discuss what the car fleet is and what the car availability is for the ports for the next week.

Then the GTA takes the available cars for that week and splits them between board grain and non–board shippers, which is the flax, rye, canola, etc., and the specialty market. They tell us what our share of the allocation will be for that week to each port.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): I only had one question last time, but I have more this time.

Mr. Roehle, what kind of a job do you think the GTA is doing? If you had to rate them on a 1 to 10 scale as far as the quality of how they're fulfilling their mandate, how would you rate them?

Mr. Roehle: I won't give you a number, but I will say they have a tough job. Transportation is always a problem. The U.S. has had a problem at the same time.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): The Canadian Wheat Board's been around for a long time. I'm not a farmer, but I've heard about the Canadian Wheat Board for decades. So I assume that you know about this business.

What do you think of the idea of the GTA changing their car allocation system so that grain shippers would not be penalized for cars that they wanted to lease on their own? If they were going to put those cars into the system. . .? If the GTA changed its allocation system, do you think that would be a good move?

[*Translation*]

M. Marchand: Dans certains cas, c'est donc moins cher par Vancouver.

Il semble y avoir un problème sur la côte est. Même dans la façon dont vous en parlez à la page 3, le problème, c'est que dans l'intervalle nous avons été obligés de faire passer nos ventes des ports de la côte ouest à ceux de la côte est. Quel est le problème?

M. Roehle: Les acheteurs qui achètent à partir de la côte ouest agissent ainsi parce que c'est là qu'ils veulent prendre livraison des marchandises. Lorsqu'ils doivent attendre trois, cinq ou sept semaines, nous pouvons parfois les amener à envisager d'utiliser le Saint–Laurent. Mais pour des marchés comme le Japon ou la Chine, sur le plan logistique, la côte ouest est beaucoup plus logique que la côte est. Pour certains pays d'Amérique latine et d'Amérique du Sud, c'est différent, et dans ce cas, nous réussissons à convaincre les clients de changer.

En général, le changement représente un coût parce que le contrat a été établi pour une livraison sur la côte ouest—Vancouver ou Prince Rupert. Si nous leur demandons ensuite de prendre livraison sur le Saint–Laurent, il y a généralement un prix à payer.

M. Marchand: Quelles sont les relations entre la Commission canadienne du blé et l'Office de transport du grain?

M. Robert Harris (directeur, Opérations ferroviaires de l'Ouest, Commission canadienne du blé): Pour ce qui est des wagons nécessaires au transport du grain, nous sommes comme toutes les autres compagnies faisant partie du système. Nous devons fournir à l'Office du transport du grain des relevés de position pour qu'il soit conscient de nos besoins en matière de wagons. Les responsables de l'Office—nous avons une réunion avec eux et les représentants des chemins de fer tous les mercredis—déterminent en fonction du parc de wagons le nombre de wagons disponibles pour les ports la semaine suivante.

Ensuite, l'OTG divise les wagons disponibles pour la semaine entre le grain de la Commission et le produit des expéditeurs n'appartenant pas à la Commission, c'est–à–dire le lin, le seigle, le canola, etc., et les marchés spéciaux. On nous annonce ensuite quelle va être notre part de wagons pour la semaine vers chaque port.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Je n'avais qu'une seule question la dernière fois, mais j'en ai plus cette fois–ci.

Monsieur Roehle, comment l'OTG s'acquitte–t–il de son travail? Si vous deviez lui donner une note de un à dix sur la qualité de sa prestation dans le cadre de son mandat, quelle serait–elle?

M. Roehle: Je ne pourrais pas vous donner de chiffres, mais c'est un travail très difficile. Le transport est toujours un problème. Les États–Unis ont eu un problème au même moment.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): La Commission canadienne du blé est là depuis longtemps. Je ne suis pas agriculteur, mais j'entends parler de la Commission canadienne du blé depuis des dizaines d'années. Je suppose donc que vous connaissez le domaine.

Que pensez–vous de l'idée de l'OTG de modifier le système d'affectation des wagons de sorte que les expéditeurs de grain ne seraient pas pénalisés s'ils voulaient louer des wagons indépendamment? Si ces wagons entraient dans le système. . .? Si l'OTG modifiait son système d'affectation, pensez–vous que ce serait une bonne chose?

[*Texte*]

Mr. Roehle: I'll make a preliminary comment and then turn it over to Mr. Harris.

We have a tradition in the industry and it's been there a long time. We use a systems approach to transportation and to the utilization of cars, and I think it has generally served our industry well. You're talking about a fundamental change.

Mr. Harris, maybe you want to tackle that one.

Mr. R. Harris: As an industry, we have had discussions with the GTA. There are some pros and cons to doing that. For the general fleet operation, at this time there seem to be more cons than pros in the industry in doing that for WGTA grain, especially the way the GTA views that.

• 1800

For commercial rates going into the United States, customers are using private fleets to come in and service those markets. We put a proposal to the GTA to look at changes in their allocation procedure to maybe enhance what is being done so we won't get into the type of problems we're in today.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Wouldn't it just make sense that, if we can enhance the number of cars in the fleet to get our grain to the ports, we should be willing to make any kind of change possible to avoid crises such as what we have right now? We shouldn't be afraid of change if we can avoid things like this.

Mr. R. Harris: That's providing it's constructive to the total industry, yes, and doesn't give us a problem in a different corridor. In fact, for example, consider adding extra cars into the system. We've done that with other shippers in the general fleet, and it's worked out quite well. Doing it privately, then getting private unloads at the terminal, has the effect of possibly displacing other shippers trying to get unloads at the same time with the restricted Vancouver unload system we have at present. That's not a bad suggestion, but it has to be looked at very fully.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): You're afraid we may have too many loaded cars going to the ports for shipments they can't handle because, all of a sudden, we have enough cars.

Mr. R. Harris: No, I would suggest you have to look very closely at how that was proposed and how shippers would get allocations over and above what their position statements indicated. You'll have to look at it very closely.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): It doesn't make much sense to me, but I have another question. I actually have a couple of solutions here. That was one of them. I wanted to get your opinion on trying to ease the problem by making that change with the GTA.

The other thing is this. What do you think about the idea of passing legislation to make the handling of grain an essential service in Canada, in order not to have the strike problem, particularly on the west coast or in any other areas in the country?

[*Traduction*]

M. Roehle: Je vais faire un commentaire préliminaire et je céderai ensuite la parole à M. Harris.

Nous avons depuis très longtemps une tradition dans l'industrie. Nous utilisons pour le transport et l'emploi des wagons le principe des systèmes et je crois que dans l'ensemble, cela a été bon pour notre industrie. Ce serait un changement fondamental.

Monsieur Harris, vous voulez peut-être répondre à cette question.

M. R. Harris: Les membres de notre secteur ont eu des discussions avec les responsables de l'OTG. Il y a du pour et du contre. En ce qui concerne les opérations générales du parc, l'idée d'adopter la formule envisagée par l'OTG pour le grain de la LTGO semble susciter plus de critiques que d'enthousiasme chez les membres de l'industrie.

Pour les taux commerciaux vers les États-Unis, les clients utilisent des parcs privés pour aller desservir ces marchés. Nous avons proposé à l'OTG d'envisager de modifier la procédure d'affectation de façon à améliorer le système actuel afin d'éviter les problèmes auxquels nous nous heurtons aujourd'hui.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Si nous pouvons élargir le parc pour acheminer nos grains vers les ports, nous devrions être prêts à apporter tous les changement possibles pour éviter des crises comme celles que nous traversons actuellement, ne pensez-vous pas? Nous ne devons pas avoir peur de changer si cela peut nous permettre d'éviter ce genre de choses.

M. R. Harris: À condition que ce soit constructif pour l'ensemble de l'industrie, oui, et que cela ne crée pas de difficultés dans un autre corridor. Prenons, par exemple, l'apport de nouveaux wagons dans le système. C'est ce que nous avons fait avec d'autres expéditeurs dans le parc général, et les résultats ont été très bons. Si ce sont des wagons privés, ils vont être déchargés en privé au silo terminus et cela pourrait gêner d'autres expéditeurs voulant des déchargements en même temps, étant donné le système de déchargement restreint que nous avons actuellement à Vancouver. La suggestion n'est pas mauvaise, mais il faut l'étudier très attentivement.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Vous avez peur qu'un trop grand nombre de wagons chargés arrivent au port pour des cargaisons qu'ils ne pourront pas prendre parce que, tout d'un coup, nous aurons assez de wagons.

M. R. Harris: Non, je dis qu'il faudrait examiner très attentivement ce qui a été proposé et voir dans quelles conditions les expéditeurs bénéficieraient d'allocations supplémentaires, en plus de ce qui figurait sur leur relevé de position. Il faudra l'étudier de très près.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): À mon avis, ce n'est pas valable, mais j'ai une autre question. J'ai en fait deux solutions ici. Je viens de vous en présenter une et je voulais savoir si d'après vous, on pouvait atténuer le problème en apportant ces changements à l'OTG.

L'autre solution est celle-ci. Que pensez-vous de l'idée d'adopter une loi pour faire de la manutention du grain un service essentiel au Canada, afin d'éviter le problème des grèves, particulièrement sur la côte ouest ou dans d'autres régions du pays?

[*Text*]

Mr. Roehle: I'll give an opinion that's very superficial. I know there are varying views in the industry. Say you declare it an essential service and we reach a point where we don't have grain moving through the port. Because all these people have been declared essential, do they have to be maintained?

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): I don't know. I know we had some strikes recently that were a factor in this current problem.

The Chairman: Thank you, Mr. Harris. I'll reiterate the question you asked because I know it's going to be the subject of our meeting in camera. I think your question was this. In this time of crisis, why do we not allow individual grain companies to augment the fleet with their own cars? Those cars are used by those companies. Is that your question? Could we have a yes or no? Do you agree that should be implemented, and would you just give us a yes or a no, or choose not to answer?

Mr. Roehle: I would like to make a comment. The railways both said they were unable to secure cars because of a shortage caused by problems in the U.S.

The Chairman: Excuse me, sir, those are the railways. We are told at this committee there are other companies that have their own cars, or have access to cars over and above what the railways have. I hear where you're going, but it's not answering the question. We're not talking about the railways; we're talking about individual companies supplying their own cars to handle their own product to get it to market. Do you agree with that process or not? I would like you to answer that, Mr. Roehle.

Mr. Roehle: Really, I don't have an opinion on that. I'm not close enough to transportation—

The Chairman: You don't have an opinion. Does your colleague have an answer for that?

Mr. R. Harris: I don't think that's a question to answer yes or no to.

Mr. Jordan: You say in your paper the customer is king, and the idea is to get the product to market on behalf of the customer and so forth. You don't have any influence and don't choose the mode of transportation. The customer chooses the mode of transportation.

• 1805

It must have been pretty damn frustrating when you had product to move and had customers waiting and didn't have the cars. Would you not, though, have some influence on the customer and be able to say that there's another way of getting the product to the destination, because there's a seaway that was built and is gasping because it's not being utilized?

Would you people in the business not have some impact, without imposing your view, to suggest that perhaps we should start to use all available modes of transportation in Canada from now on? The seaway is surely one of them. I think it

[*Translation*]

M. Roehle: Je vais vous donner un avis qui est très superficiel. Je sais que les opinions divergent dans l'industrie. Mettons que ce soit déclaré service essentiel et que l'on arrive à un point où plus aucune céréale ne passe par le port. Comme toutes ces personnes ont été déclarées employés essentiels, va–t–il falloir les garder?

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Je l'ignore. Je sais qu'il y a eu récemment des grèves qui ont été un facteur important dans ces difficultés.

Le président: Merci, monsieur Harris. Je répète la question que vous avez posée parce que je sais qu'elle va faire l'objet de notre réunion à huis clos. Je crois que votre question était celle–ci. En cette période de crise, pourquoi ne pas permettre aux entreprises indépendantes de grain d'augmenter le parc avec leurs propres wagons? Ce sont elles qui utiliseraient ces wagons. Est–ce bien votre question? Pourriez–vous répondre par oui ou par non? Pensez–vous qu'il faudrait instaurer ce genre de système et pouvez–vous nous répondre par oui ou par non ou vous abstenir de répondre?

M. Roehle: J'aimerais faire une observation. Les deux compagnies de chemin de fer ont dit qu'elles ne parvenaient pas à obtenir de wagons parce qu'il y a une pénurie en raison de problèmes aux États–Unis.

Le président: Excusez–moi, monsieur, vous parlez des compagnies de chemin de fer. On nous a dit que d'autres compagnies avaient leurs propres wagons ou tout au moins avaient accès à des wagons autres que ceux des compagnies ferroviaires. Je vois où vous voulez en venir, mais vous ne répondez pas à la question. Il ne s'agit pas des compagnies ferroviaires, mais bien des compagnies indépendantes qui fourniraient leurs propres wagons pour acheminer leurs propres produits vers les marchés. Êtes–vous d'accord avec cette formule ou pas? J'aimerais que vous répondiez à cela, monsieur Roehle.

M. Roehle: En fait, je suis sans opinion sur ce sujet. Je ne connais pas assez le transport. . .

Le président: Vous êtes sans opinion. Votre collègue aurait–il une réponse à cela?

M. R. Harris: Je ne crois pas que l'on puisse répondre par oui ou par non à cette question.

M. Jordan: Vous dites dans votre document que le client est roi et que le but est d'acheminer le produit vers le marché pour le client, etc. Vous n'avez pas d'influence et vous ne choisissez pas le mode de transport. C'est le client qui choisit.

Vous avez dû vous trouver dans une position très frustrante lorsque vous aviez des marchandises à transporter, des clients qui attendaient, et que vous n'aviez pas de wagons. Ne pourriez–vous pas exercer une certaine influence sur le client en lui disant qu'il y a un autre moyen de faire parvenir le produit à destination parce qu'il existe une voie maritime que l'on a construite et qui se meurt d'être sous–utilisée?

Ne pourriez–vous pas avoir une certaine influence, sans imposer vos opinions, en disant qu'il faudrait peut–être commencer à utiliser tous les modes de transport existant au Canada? La Voie maritime en fait partie. Je crois

[*Texte*]

makes economic sense to move things such as grain in large quantities. If grain's bound for the east it has to be unloaded in some of the terminals before it's loaded on ocean–going boats. Would you not have some impact on your customers and be able to say that you can get it moved for them? Have you ever considered that?

Mr. Roehle: That's considered day in and day out. Customers want to buy Canadian grain and we want to sell Canadian grain, and we'll try to work out some way for them to get it. We don't have any particular bias for or against any port.

Mr. Jordan: But would you promote that approach? Seeing the dilemma we're in, or have been in, here in Canada, because of factors that were largely outside your control—we've had them listed by everybody, and they include weather conditions, the Mississippi River flooding, and so on—and we're losing customers, and here's a method of transportation that's being under–utilized and is indeed in serious serious financial straits, don't you feel you should start to promote it, although it isn't your job primarily to do so? Wouldn't that be good for the nation? It would be good for your customer or the fellow you're representing. He gets his product on time and in good shape. Don't you think you can move into that area and try to help the seaway industry?

Mr. Roehle: Our mandate is quite clear. We try to give that pile of grain that was produced in any given year its maximum value. That's our guiding *modus operandi*, if I can use that term, on every decision we make.

If we can interest buyers in taking delivery on the St. Lawrence and if it makes economic sense for farmers we certainly do so. We do so regularly. We have the same discussion with the people who promote the Port of Churchill.

Mr. Jordan: But you are aware of the difficulty the seaway is in, are you?

Mr. Roehle: Yes, we're very much aware of it.

Mr. Jordan: You would take that fact into consideration, the fact that it's in a degree of difficulty and needs promotion.

Mr. Easter: There have been a number of questions on the seaway and in terms of your cost differential. In terms of that cost differential, do you take into consideration in your economic analysis the demurrage costs, overtime costs, congestion at Vancouver, and so on? Or are you just looking at straight costs and port position, with nothing else considered?

Mr. Roehle: We try to take in all those costs, but they all come together in the in–store return to farmers. We don't oversell a port and deliberately incur demurrage, because farmers pay demurrage. When customers have to wait they pay in the long run because you have unhappy customers and erode your reputation as a reliable supplier.

[*Traduction*]

qu'économiquement parlant, il est logique de transporter des marchandises comme le grain en grandes quantités. Le grain à destination de l'Est doit être déchargé dans des silos terminus avant d'être chargé à bord de navires hauturiers. Ne pouvez–vous pas influencer vos clients et leur dire que vous pouvez assurer le transport de leur grain? Y avez–vous pensé?

M. Roehle: Nous y pensons jour et nuit. Les clients veulent acheter du grain canadien et nous voulons vendre du grain canadien et nous allons essayer de trouver un moyen de le leur faire parvenir. Nous n'avons aucun préjugé favorable ou défavorable en ce qui concerne les ports.

M. Jordan: Mais pourriez–vous faire la promotion de cette formule? Étant donné le dilemme dans lequel nous nous trouvons, ici au Canada, en raison de facteurs indépendants de notre volonté pour la plupart—tout le monde nous les a énumérés et il y a notamment les conditions météorologiques, les inondations du Mississipi, etc.—et puisque nous perdons des clients alors qu'il existe un mode de transport qui est sous–utilisé et qui a de graves difficultés financières, ne pensez–vous pas que vous pourriez commencer à en faire la promotion, même si cela ne fait pas vraiment partie de vos fonctions? Ne serait–ce pas dans l'intérêt du pays? Ce serait dans l'intérêt de vos clients ou de ceux que vous représentez. Ils auraient leurs produits à temps et en bon état. Ne pourriez–vous pas essayer d'intervenir de cette façon et d'aider la Voie maritime?

M. Roehle: Notre mandat est très clair. Nous essayons de donner au grain produit au cours d'une année donnée sa valeur maximum. C'est ce *modus operandi*, si j'ose dire, qui nous guide dans toutes nos décisions.

Si nous pouvons convaincre les acheteurs de prendre livraison sur le Saint–Laurent et si c'est dans l'intérêt financier des agriculteurs, nous le faisons. Nous le faisons régulièrement. Nous avons les mêmes discussions avec les responsables de la promotion du port de Churchill.

M. Jordan: Mais vous savez à quel point la situation de la Voie maritime est difficile actuellement, n'est–ce pas?

M. Roehle: Oui, nous le savons très bien.

M. Jordan: Vous pourriez en tenir compte, tenir compte du fait que la Voie maritime est en difficulté et a besoin d'un peu de promotion.

M. Easter: Il y a eu plusieurs questions sur la Voie maritime et sur les différences de coût. À ce propos, tenez–vous compte dans votre analyse économique des frais de stationnement, des frais d'heures supplémentaires, de la congestion à Vancouver, etc.? Ou tenez–vous compte uniquement des frais directs et de la position au port sans penser au reste?

M. Roehle: Nous essayons d'intégrer tous ces coûts mais ils se retrouvent tous dans le revenu en magasin pour les agriculteurs. Nous ne faisons pas de la survente dans un port en risquant délibérément des frais de stationnement, parce qu'ils sont à la charge des agriculteurs. Lorsque les clients doivent attendre, les producteurs finissent par payer à la longue parce que les clients sont mécontents et que leur réputation de fournisseurs fiables en souffre.

[*Text*]

Mr. Easter: I don't want to get into the subject here, Mr. Chairman, but I've been through the Wheat Board a number of times. In terms of your transportation department and the difficulties of pulling grain from branch line and so on, I shudder to think what would happen if we didn't have the Wheat Board and the amount of control it has, in terms of trying to be fair to all players.

Is there anything you can forward to members to give us a broader understanding of that system, how it works, and the Canadian Wheat Board's role in it? I don't want to get into it here, but if you have, could you forward that along?

• 1810

In your presentation—we're looking at the current problem here of congestion, lack of cars—you say, frankly, we need more cars in the system and seven–days–a–week car unloading at Pacific ports. I'm sure we'll get into that seven–day car unloading when the labour union is here.

The problem, you say, is that in the interim, we've been forced to switch sales from west coast ports to east coast ports, we've had to defer sales to later delivery periods and we've had to pass up nearby sales opportunities. Is the shortage of rolling stock the key problem? Is that the main problem?

Mr. Roehle: I think it is, but we're seeing the light at the end of the tunnel on that one.

Mr. Easter: Okay. Then the railways or somebody is responsible for that lack of rolling stock.

In terms of the costs you talk about here, do you have any estimates on costs as the result of this lack of rolling stock, the costs in terms of you maximizing returns back to producers? What are the losses?

Mr. Roehle: Those losses are very hard to calculate, but over the last few months we've essentially turned down 2 million tonnes of sales. We have vessels sitting out there collecting demurrage, as you know. I'm told that our demurrage bill could be in excess of $20 million. When you switch from west to east, when the customer has already signed a contract for west coast delivery, it costs you money.

Mr. Easter: I guess where I'm going, Mr. Chairman, and it's probably obvious, is that we have, let's take the low figure, $20 million. We have a cost of $20 million to the farm community, losses to them. The railways made certain obligations in terms of what they were going to do. The GTA is supposed to be responsible for imposing penalties. I guess my question to you is: should the GTA impose penalties on the railways to cover those losses that the farmers are having as a result of the railways not having the rolling stock and capital investment in place?

Mr. Roehle: I don't think we want to express an opinion on that one, unless my colleague does.

[*Translation*]

M. Easter: Je ne veux pas aborder ce sujet maintenant, monsieur le président, mais j'ai parlé de la Commission du blé à plusieurs reprises. Je pense à votre service des transports et des difficultés que vous avez à faire sortir le grain des lignes secondaires, etc., et je frissonne à l'idée de ce qui se produirait si nous n'avions pas la Commission du blé, avec tous ses pouvoirs de contrôle pour assurer une certaine équité entre tous les intervenants.

Y a–t–il quelque chose que vous pourriez envoyer aux membres du comité pour nous permettre de mieux comprendre le système et son fonctionnement et le rôle de la Commission canadienne du blé dans ce domaine? Je ne veux pas discuter de cela maintenant, mais si vous avez des documents, pourriez–vous nous les envoyer?

Dans votre exposé—à propos du problème actuel de congestion, du manque de wagons—vous dites, franchement, il nous faut plus de wagons dans le système et des déchargements sept jours par semaine dans les ports du Pacifique. Je suis sûr que nous allons parler de ces déchargements sept jours sur sept lorsque nous recevrons les représentants des syndicats.

Le problème, dites–vous, est que dans l'intervalle, nous avons été contraints de faire passer les ventes des ports de la côte ouest à ceux de la côte est, nous avons dû reporter les ventes à des périodes de livraison ultérieures et nous n'avons pu saisir certaines occasions de ventes. Le problème clef est–il la pénurie de matériel roulant? Est–ce le principal problème?

M. Roehle: Je crois que oui, mais on commence à voir la lumière au bout du tunnel.

M. Easter: D'accord. Ce sont les compagnies de chemin de fer ou d'autres qui sont responsables de ce manque de matériel roulant.

Au chapitre des coûts dont vous parlez ici, avez–vous tenté d'évaluer les frais entraînés par cette pénurie de matériel roulant, les frais correspondants au manque à gagner des producteurs? Quelles sont les pertes?

M. Roehle: Les pertes sont très difficiles à calculer, mais au cours des derniers mois, nous avons refusé pratiquement deux millions de tonnes de ventes. Nous avions des navires en attente qui payaient les frais de surestarie, comme vous le savez. On m'a dit que la facture de surestarie pourrait dépasser 20 millions de dollars. Lorsqu'on passe de la côte ouest à la côte est, si le client a déjà signé un contrat prévoyant la livraison sur la côte ouest, cela coûte de l'argent.

M. Easter: Vous avez sans doute deviné où je voulais en venir, monsieur le président; nous avons, disons, prenons le chiffre le plus bas, un coût de 20 millions de dollars pour le monde agricole, des pertes pour les producteurs. Les compagnies ferroviaires se sont engagées à faire certaines choses. L'OTG est censé imposer des amendes. Ma question est donc celle–ci, l'OTG devrait–il imposer des pénalités aux compagnies ferroviaires pour recouvrer les pertes subies par les agriculteurs parce que ces compagnies n'avaient pas le matériel roulant et les biens d'équipement nécessaires en place?

M. Roehle: Je ne pense pas que nous puissions donner un avis sur ce sujet, à moins que mon collègue ne veuille le faire.

[*Texte*]

Mr. Easter: I guess we hear all the time from some within the industry, this debate on incentives. The opposite of incentives is penalties. I'll give you a quote CP made quite a while ago, and I remember this debate very well.

The Chairman: You realize of course, Mr. Easter, this is your last question.

Mr. Easter: Okay.

This is by CP Rail:

It must be understood that Canadian Pacific would have no objection to the provision for a holdback of payments in subclause 21.(2), because it would be made in respect of a failure to perform the obligations to transport grain.

That statement was made on July 27, 1983. I remember it vividly.

Obviously at that time they agreed to two penalties in respect of the obligation to transport grain. They've failed in that, according to your earlier statements. Maybe you don't want to answer the question, but I'm certainly saying the committee has to consider whether or not we should be asking the GTA to live up to its duties and impose the penalties.

I have no further questions.

The Chairman: Do you have an answer to that?

Mr. R. Harris: I guess our only response to that is an industry panel is set up as a review panel to review each quarter and it goes through the GTA. They're not out with their final report yet.

The Chairman: Do the representatives in front of us from the Wheat Board today have an answer to that question other than. . .? You don't have an answer to that question. Is that right?

Mr. R. Harris: No, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Easter.

Mr. Collins: I would like to know with regard to the deregulation of the Canadian grains standards administered by the Canadian Grain Commission. We've lost our ability to move grain out of the country under strict supervision and quality control. I asked some people yesterday and it appears that under the Canadian Wheat Board Act there are movements going into the United States that are not being checked. Are you aware of that?

• 1815

Mr. Roehle: Yes. I think they are being monitored, but I don't believe that certificate finals are being issued as would happen if grain moved through the west coast or Thunder Bay or the St. Lawrence.

Mr. Collins: Monitored by whom?

Mr. Roehle: I believe samples are taken and given to the Grain Commission. Because the Grain Commission doesn't take the sample itself it's not an official sample; therefore it doesn't get an official grade.

[*Traduction*]

M. Easter: Nous entendons régulièrement des membres de l'industrie nous parler de ce débat sur les mesures d'incitation. À l'autre extrême, il y a les pénalités. Je vais vous citer les paroles d'un représentant du CP il y a un certain temps, au cours d'un débat dont je me souviens très bien.

Le président: Vous savez bien sûr, monsieur Easter, que c'est votre dernière question.

M. Easter: D'accord.

C'est dit par CP Rail:

Il faut comprendre que le Canadien Pacifique n'aurait pas d'objections à la disposition sur la retenue de paiements au paragraphe 21(2), parce qu'elle serait liée au non-respect des obligations en matière de transport du grain.

Cette déclaration a été faite le 27 juillet 1983. Je m'en souviens comme si c'était hier.

À l'époque, le CP avait donc accepté deux pénalités concernant l'obligation de transporter le grain. D'après vos déclarations antérieures, il n'a pas respecté ses obligations. Vous ne voulez peut-être pas répondre à la question, mais je trouve que le Comité doit envisager de demander à l'OTG d'assumer ses responsabilités et d'imposer des pénalités.

Je n'ai pas d'autres questions.

Le président: Avez-vous une réponse à cela?

M. R. Harris: Notre seule réponse à cela est qu'un comité de l'industrie est constitué en comité de révision tous les trimestres et qu'il étudie la question de l'OTG. Le comité n'a pas encore présenté son rapport final.

Le président: Est-ce que les représentants de la Commission canadienne du blé qui sont là aujourd'hui ont une réponse à cette question en dehors de. . .? Vous n'avez pas de réponse à cette question, n'est-ce pas?

M. R. Harris: Non, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Easter.

M. Collins: Je voudrais parler de la déréglementation des normes canadiennes sur les grains administrées par la Commission canadienne du grain. Nous ne sommes plus capables d'exercer une supervision et un contrôle de la qualité rigoureux sur le transport du grain au-delà de nos frontières. J'ai posé la question à plusieurs personnes, hier, et apparemment en vertu de la Loi sur la Commission canadienne du blé, certaines expéditions à destination des États-Unis ne sont pas contrôlées. Le saviez-vous?

M. Roehle: Oui. Je crois qu'elles sont surveillées, mais je ne pense pas que des certificats finals soient délivrés comme ce serait le cas si le grain était acheminé par la côte ouest, Thunder Bay ou le Saint-Laurent.

M. Collins: Surveillé par qui?

M. Roehle: Je crois que l'on prélève des échantillons que l'on remet à la Commission du grain. Comme celle-ci ne prélève pas elle-même l'échantillon, celui-ci n'a pas de caractère officiel et il n'obtient donc pas de classement officiel.

[*Text*]

Mr. Collins: So they could be moving through without permit?

Mr. Roehle: Any Wheat Board grains go with an export permit.

Mr. Collins: I am suggesting that there are some going through without permit.

Mr. R. Harris: All our cars are taking a sample at the country elevator. The sample is sent to the commission. It is graded just—

Mr. Collins: Just a point of correction: I'm not referring to cars, I'm talking trucking. We have all kinds of them moving through Manitoba and Saskatchewan. Because of deregulation there is an opportunity for these people to move through uninhibited, with nobody checking.

Mr. Roehle: You're referring to truck movement?

Mr. R. Harris: That's correct.

Mr. Roehle: Yes, that's correct. There is no checking on the grade. Farmers come to their elevator agent and they make a contract with the Wheat Board. We sell it to them at the export price and they get an export permit, but there is no checking. It's largely an honour system.

Mr. Collins: Is that a problem? Are we going to get a "no response" again, Mr. Chairman? I'm in the "no response" category here.

I'm sorry, did you have a response?

Mr. Roehle: Is it a problem? Potentially, it is a problem.

Mr. Collins: In light of some people suggesting that trucking may be an efficient way of moving grain, within the framework of the Canadian Wheat Board have you looked at that as another mechanism we could put in place as opposed to what is going on now, or in addition to it?

Mr. R. Harris: We've been involved in three or four trucking programs this year in the country into the inland terminals. We're involved in another one into the inland terminals right now to try to get select product to meet select customers. We're also in negotiation with primary elevators to do this, and we've also done it with primary elevators this year to facilitate the market.

Mr. Collins: Having done that, is that an effective and efficient way to do it?

Mr. R. Harris: It is efficient in that we are certainly satisfying our customer. Whether it proves cost–effective in the end with our present operation, we'll see when we're finished. On the prior one we did, specific durum to Japan, it was very effective and it was cost–effective.

Mr. Collins: Mr. Chairman, with regard to what has just been offered, I would ask that you submit those documents to us.

Mr. R. Harris: We will submit how we set it up and our policy on it. On our costs we would like not to submit, if you don't mind. It was done on a commercial basis. We would have to discuss it with the companies before we disclosed anything like that. How we did it and our tonnages, we will tell you.

[*Translation*]

M. Collins: Donc, ce grain est acheminé sans permis?

M. Roehle: Les grains réglementés font toujours l'objet de la délivrance d'un permis d'exportation.

M. Collins: Ce que je veux dire, c'est que certaines expéditions passent la frontière sans permis.

M. R. Harris: Pour tous nos wagons, on prélève un échantillon au silo de collecte et on l'envoie à la commission. Il est classé exactement. . .

M. Collins: Une petite correction: je ne parle pas de wagons, je parle de camions. Il y en a des quantités qui circulent au Manitoba et en Saskatchewan. Du fait de la déréglementation, il leur est possible de passer sans aucun contrôle.

M. Roehle: Vous parlez du transport par camions?

M. R. Harris: C'est cela.

M. Roehle: Oui, c'est vrai. Il n'y a aucun contrôle du classement du grain. Les céréaliculteurs s'adressent à leur gérant de silo et passent un contrat avec la Commission du blé. Nous vendons au prix d'exportation et ils obtiennent un permis d'exportation, mais il n'y a pas de contrôle. Il s'agit essentiellement d'un régime de confiance.

M. Collins: Cela crée–t–il un problème? Monsieur le président, vais–je, encore une fois, ne pas obtenir de réponse? J'ai bien l'impression de me trouver dans la catégorie des «pas de réponse».

Excusez–moi, vous aviez une réponse?

M. Roehle: Y a–t–il un problème? Potentiellement, oui.

M. Collins: Étant donné que certaines personnes estiment que le transport du grain par camions serait une méthode efficiente, dans le contexte de la Commission canadienne du blé, avez–vous envisagé d'utiliser ce mécanisme plutôt que celui qui fonctionne actuellement, ou pour compléter celui–ci?

M. R. Harris: Cette année, nous avons participé à quatre programmes de transport par camions du grain aux terminus intérieurs. En ce moment même, nous en avons un autre qui est destiné à fournir un produit de choix à des clients de choix. Nous négocions avec les exploitants de silos primaires pour cela, et nous avons également travaillé avec ces exploitants, cette année, pour faciliter l'accès au marché.

M. Collins: Cela dit, s'agit–il d'une méthode efficace et efficiente?

M. R. Harris: Elle est efficiente en ce sens que nous donnons entièrement safisfaction à notre client. Quant à savoir si elle est rentable compte tenu de notre système actuel, nous ne le saurons qu'à la fin. Lorsque nous avons expédié du blé dur au Japon, la méthode s'est avérée très efficace et rentable.

M. Collins: Monsieur le président, à propos de ce qu'on vient de proposer, je souhaiterais que vous nous soumettiez ces documents.

M. R. Harris: Nous vous soumettrons un document qui explique comment nous sommes organisés et quelle est notre politique à cet égard. Si vous le permettez, nous préférons ne rien révéler sur nos coûts. Il s'agit d'une opération commerciale et il faudrait que nous en discutions avec les compagnies intéressées avant de divulguer de tels renseignements. En revanche, nous vous dirons comment nous avons procédé et quels ont été nos tonnages.

[*Texte*]

Mr. Collins: I want to receive from you confirmation that it was cost-effective and to what degree, so that we can measure it in terms of all these things we are doing here today in transportation.

The Chairman: Thank you. I'm going to come back to you in a minute, Mr. Steckle.

Mr. Hoeppner: I have a few extra questions coming.

The Chairman: Yes, I apologize. Go ahead, please.

Mr. Hoeppner: I accept the apology.

I'm going to ask my questions quickly and then you can give me short responses, because I think they are definite questions.

How much Wheat Board grain has gone through the U.S. by truck? Just think about that. With a seven-day cycle at the west coast, could you maintain a 6,000-a-week car unload?

• 1820

With meeting all the players every Wednesday, how come you cannot give us solutions to this problem? That's the other question. Hasn't labour slowed down unload at the west ports for over a year now, since they ran out of a contract? I think that problem has been there for quite a while. Wouldn't you agree that farmers are as essential as the dock workers at Vancouver and shouldn't they be maintained?

There, you have our order. How short can you make your answers, and how quick? Start with the amount of grain moved by truck.

Mr. R. Harris: John, do you want to comment on trucking?

Mr. John Benci (General Director of Transportation, Canadian Wheat Board): Is that to the U.S. specifically?

Mr. Hoeppner: Yes, to the U.S., just Wheat Board grain.

Mr. Benci: About 20% is moved by trucking.

Mr. Hoeppner: That much? Thank you.

The next question is: maintain 6,000 cars.

Mr. R. Harris: We'd certainly love to test it. If the railways could run a 14-day cycle to the west coast, with 28,500 cars in the fleet, going to a total of 30,000 cars in the fleet, we think it's actually possible.

Mr. Hoeppner: So we can grow more grain.

Mr. R. Harris: We think it's actually possible, so we'd love to test it.

Mr. Hoeppner: Why are there no solutions when you are meeting all the players?

Mr. R. Harris: We have met, at the senior levels, with CP, CN, the board, the representative from the Terminal Elevator Association and the Country Elevators Association, and we are working toward solutions now.

[*Traduction*]

M. Collins: Ce que je veux, c'est que vous nous confirmiez que l'opération a été rentable et dans quelle mesure elle l'a été, de manière à ce que nous puissions l'évaluer en fonction de tout ce que nous faisons ici aujourd'hui dans le domaine du transport.

Le président: Merci. Je reviendrai à vous dans un instant, monsieur Steckle.

M. Hoeppner: J'ai quelques questions supplémentaires à poser.

Le président: Oui, excusez-moi. Allez-y, je vous en prie.

M. Hoeppner: J'accepte votre excuse.

Mes questions seront brèves et précises et j'attends donc de vous des réponses qui le seront également.

Quel est le volume de grain réglementé transporté aux États-Unis par camion? Réfléchissez-y. Compte tenu du cycle de rotation de sept jours sur la côte ouest, pourriez-vous assurer le déchargement hebdomadaire de 6 000 wagons?

Étant donné que vous rencontrez tous les participants chaque mercredi, comment se fait-il que vous ne puissiez pas nous proposer de solution à ce problème? Voici mon autre question. N'y a-t-il pas plus d'un an, depuis l'expiration d'un contrat, que les syndicats ralentissent le déchargement dans les ports de la côte ouest? Je crois que c'est un problème qui existe depuis un bon moment. Ne pensez-vous pas que les céréaliculteurs jouent un rôle aussi essentiel que les dockers du port de Vancouver et qu'on devrait maintenir ce rythme?

Voilà, vous avez nos instructions. Voyons un peu avec quelle vitesse et quelle brièveté vous êtes capable de répondre. Commencez par le volume de grain transporté par camion.

M. R. Harris: John, voulez-vous parler du camionnage?

M. John Benci (directeur général, transport, Commission canadienne du blé): Uniquement aux États-Unis?

M. Hoeppner: Oui; et uniquement le grain réglementé.

M. Benci: Environ 20 p. 100 du transport se fait par camion.

M. Hoeppner: Tant que cela? Merci.

La question suivante est: comment maintenir une rotation de 6 000 wagons?

M. R. Harris: Nous serions ravis de mettre cela à l'épreuve. Si les compagnies ferroviaires pouvaient maintenir un cycle de rotation de 14 jours vers la côte ouest, avec un parc de 28 500 wagons qui pourrait être porté à 30 000, nous pensons que ce serait réalisable.

M. Hoeppner: Donc, nous pouvons produire plus de grain.

M. R. Harris: Je crois que c'est vraiment possible et nous serions ravis d'en faire l'essai.

M. Hoeppner: Alors, pourquoi ne trouve-t-on jamais de solution lorsque tous les participants se rencontrent?

M. R. Harris: Nous avons rencontré les cadres supérieurs du CP, du CN, de la commission, ainsi que les représentants de la Terminal Elevator Association et de la Country Elevator Association, et nous recherchons actuellement des solutions.

[*Text*]

As our papers showed, we have put in a bunch of initiatives to try to speed up the system. We have further initiatives to investigate. A primary one is not to get into this problem again and to do proper forecasting in the fall.

Probably a key point in coming into the fall position is if we're going to change the rules—and, as some people suggest, private cars might be the answer—then we all, as players in the game, want to know the rules up front so we can sell into that market, basis those rules, and not change the rules in the middle of the game.

Mr. Hoeppner: How about no politics, like last fall, with the tombstone?

Mr. R. Harris: That's a different question.

The Chairman: Was that part of your initial question, Jake?

Mr. Hoeppner: Yes, it was the wider solution. I want some solutions. Do you want a solution?

The Chairman: I want solutions.

Mr. Hoeppner: Yes.

Mr. R. Harris: I'll comment on the tombstone.

The Canada fee of 5% and lower. . .we have an excellent movement out of Thunder Bay from now to July. That was going to go by rail. It's now all going to go by water to try to save on transportation. We were late—we admit we were definitely late—with our program to handle 5% and higher, but we did come out with one.

The Chairman: I think your questions have all been answered.

Mr. Hoeppner: No, not one.

How important are farmers compared with dock workers?

Mr. R. Harris: Farmers are number one.

Mr. Hoeppner: Thank you.

Mr. Steckle: It's always hard when you come last. I guess I can summarize.

The Chairman: But you're not last.

Mr. Steckle: It appears from all the responses we've had from all the parties involved that there are two ingredients to this. Two major issues seem to come to the forefront, but we're not dealing with them. You won't respond to certain questions, the people who presented earlier today wouldn't respond, because we're all in the same room. That should be a good forum for response, but we're not getting it today.

We have too few rolling stock, we have too few people willing to work the extra hours to make it happen. I think if we could put those two ingredients together, we could resolve the problem.

You talked about the customer being the king, but we also have people like yourselves who are the king–makers. If we don't have you making kings out there for us, we're not going to have an industry. Obviously the farmers, as Jake so aptly said this afternoon, are the ones who really matter. When we speak about spending $20 million in demurrage charges—

[*Translation*]

Comme les documents que nous avons déposés le montrent, nous avons proposé toutes sortes de mesures pour essayer d'accélérer le fonctionnement du système. Nous en étudions d'autres. Une des premières choses à faire est de ne pas retomber dans le même problème et de bien faire nos prévisions, cet automne.

Ce qui sera probablement le plus important, cet automne, si nous changeons les règles du jeu—comme certains le proposent, des wagons privés seraient peut–être la solution—c'est que tous les participants connaissent ces règles dès le début de manière à pouvoir vendre sur ce marché, et à se tenir à ces règles, sans les modifier en cours de route.

M. Hoeppner: Et pas de manoeuvre politique, comme l'automne dernier, dans le cas de la gale du blé?

M. R. Harris: Ça, c'est une autre question.

Le président: Cela faisait–il partie de votre première question, Jake?

M. Hoeppner: Oui, il s'agissait de la solution générale. Je veux des solutions. Vous en voulez?

Le président: Certainement.

M. Hoeppner: Oui.

M. R. Harris: Je reparlerai de cette maladie.

Le droit canadien de 5 p. 100 et moins. . .à partir de maintenant jusqu'en juillet, les conditions de transport sont excellentes depuis Thunder Bay. Au départ, le blé devait être acheminé par rail, mais il va maintenant se faire par bateau afin de faire des économies de transport. Nous étions en retard—c'est indiscutable—en ce qui concerne la mise en oeuvre de notre programme pour absorber ces 5 p. 100 et plus, mais nous nous en sommes sortis.

Le président: Je crois qu'on a répondu à toutes vos questions.

M. Hoeppner: Non, pas à une seule.

Quelle est l'importance comparée des céréalicutleurs et des dockers?

M. R. Harris: Les agriculteurs viennent en premier.

M. Hoeppner: Merci.

M. Steckle: C'est toujours difficile d'être le dernier. Je suppose que je peux me permettre de résumer.

Le président: Mais vous n'êtes pas le dernier.

M. Steckle: Il semble, d'après toutes les réponses des parties concernées, qu'il y a deux facteurs à considérer. Deux points majeurs semblent se dégager, et pourtant, nous ne faisons rien pour les régler. Vous ne voulez pas répondre à certaines questions; les personnes qui vous ont précédées aujourd'hui ne le voulaient pas non plus, parce que nous nous trouvons tous dans la même salle. Ce devrait être le cadre parfait pour obtenir des réponses, mais nous n'en n'aurons pas aujourd'hui.

Notre matériel roulant est insuffisant; il y a trop peu de gens qui sont prêts à faire les heures supplémentaires nécessaires. Je pense que si nous pouvions régler ces deux questions, nous pourrions résoudre le problème.

Vous avez dit que le client était roi, mais il y a également des gens comme vous qui sont des faiseurs de roi. Et si vous n'en faites pas, nous n'aurons pas d'industrie. Il est évident que ce sont les céréaliculteurs, comme Jake le faisait si justement remarquer cet après–midi, qui sont les plus importants. Lorsque nous parlons de dépenser 20 millions de dollars en redevances de stationnement. . .

[*Texte*]

The Chairman: When is the question coming?

Mr. Steckle: There is a question coming, yes. The question, of course, is: why are we not responding to these issues? You must know what the issue is and what the problems are. Let's put it on the table. We're here to find a resolve to the questions we're asking. We're spending two days asking these questions, the chairman is asking for answers to these questions, and we're not getting them. I think this is the frustrating part. I know what the answer is, you know what the answer is, and these people back here know what the answers are. Let's hear them. Why we're not getting the answers is my question.

• 1825

Mr. Roehle: As I said earlier, I think we in the industry see the light at the end of the tunnel. We think by mid–June or the end of June we're essentially going to be caught up.

The cars are coming, or at least the railways have made a commitment that the cars are going to be there. We're going to be at an all–time record, I understand, of over 30,000 cars in the dedicated grain fleet. But still outstanding is the labour–management problems on the west coast.

Mr. Steckle: Okay, now we're hearing it. Thank you, I appreciate your response.

Mr. Marchand: You're assuming the system is working well at the current time and that it's going to be resolved over the next few months. Am I correct that this is what you're assuming, in terms of the last answer you just made?

You're assuming that the system is a good solid well–operating system and that we had a backlog, certain problems, weather, and so on, and we're going to catch up and everything's fine. That's what you're assuming?

Mr. Roehle: I guess what I would say is that yes we have a migraine, but we don't need brain surgery.

Mr. Marchand: For example, take the fact that we have a certain number of hopper cars that are going to Thunder Bay to take advantage of the western grain transportation subsidy to get to the United States. Do you think that is part of the problem in the system?

Mr. Roehle: I'll let Bob answer that one.

Mr. Marchand: Yesterday we learned in fact that when you totalled them, about half a million days of transportation are lost because hopper cars are going to Thunder Bay to take advantage of the subsidy in order to get to the United States.

Mr. R. Harris: You have a very valid point.

When you do it for costing, it's a good option for the person who's selling it. For transportation efficiency, definitely when you lose car days, it is not efficient. You're right. That is one thing, of course, that is being discussed in the industry under section 22, and a few other things, and that might disappear. That's one of the things being looked at.

I don't think we want to leave the impression that the system is perfect by any stretch of the imagination. We have made a number of suggestions to the industry to change the system for the fall, especially regarding specialty products and

[*Traduction*]

Le président: J'attends toujours la question.

M. Steckle: Elle arrive. La voici: pourquoi ne cherchons–nous pas réponse à ces questions? Vous devez bien savoir ce qu'est la question et ce que sont les problèmes. Parlons franchement. Nous sommes ici pour obtenir une réponse aux questions que nous posons. Nous passons deux jours à les poser, le président réclame des réponses, et nous n'en n'obtenons pas. Je trouve cela frustrant. Je sais quelle est la réponse; vous aussi; et les autres aussi. Allez–y. Ce que je veux savoir c'est pourquoi nous n'obtenons pas de réponse.

M. Roehle: Comme je l'ai déjà dit, je crois que notre secteur commence à voir la lumière au bout du tunnel. D'ici le milieu ou la fin de juin, nous aurons rattrapé notre retard.

Les wagons arrivent, ou du moins, les compagnies ferroviaires se sont engagées à les fournir. Il va y avoir, je crois, plus de 30 000 wagons destinés au transport du grain, ce qui constitue un chiffre record. Mais les conflits de travail persistent sur la côte ouest.

M. Steckle: Enfin, une réponse. Je vous en remercie.

M. Marchand: Vous considérez donc que le système fonctionne bien en ce moment et que la question sera réglée au cours des prochains mois. Ai–je bien interprété la réponse que vous venez de donner?

Vous considérez que le système est sûr et fonctionne bien et qu'en dépit des retards pris, de certains problèmes, de la météorologie, etc., nous allons reprendre le terrain perdu et tout ira bien. C'est bien cela?

M. Roehle: Disons que nous avons des migraines, mais que nous n'avons pas besoin de faire appel à un neurochirurgien.

M. Marchand: Considérons, par exemple, le fait qu'un certain nombre de wagons–trémies vont être envoyés à Thunder Bay afin de profiter de la subvention au transport du grain de l'Ouest destiné aux États–Unis. Pensez–vous que ce soit là un des problèmes?

M. Roehle: Je vais laisser le soin à Bob de vous répondre.

M. Marchand: Nous avons appris hier que lorsqu'on fait le total, on perd environ un demi–million de jours de transport à cause de ces wagons–trémies qui vont à Thunder Bay pour profiter de la subvention et aller aux États–Unis.

M. R. Harris: C'est très juste.

Lorsque vous faites le calcul des coûts, c'est une bonne solution pour le vendeur. Par contre, ce n'est pas efficient à cause de ces jours perdus. Vous avez raison. C'est naturellement une des questions qui relèvent de l'article 22 et que l'on discute dans le secteur, entre autres choses, et cela pourrait disparaître. En tout cas, c'est à l'étude.

Nous ne voulons pas vous donner l'impression que le système est parfait, tant s'en faut. Nous avons fait un certain nombre de propositions au secteur afin de modifier le système cet automne, en particulier en ce qui concerne les produits

[*Text*]

how they're handled; how we should handle them in the future; and if we have limited transportation resources, then how we should all get to share them and not have different rules for different players.

That is something we have to address. As I said before, that's a key issue for the fall. We must know what type of market and what type of transportation rules we are selling into.

Mr. Marchand: Do you think there are too many players in the system?

Mr. R. Harris: No. I think maybe some of the rules and some of the operating structures in the system might have to be looked at and redefined. We have put our proposals through to the GTA to look at that.

The Chairman: With the recommendations you've just mentioned, would you undertake to provide that list to the clerk of the committee?

Let's be specific. I'm talking about the recommendations that you want in place by the fall to make the system work better. Can I have your undertaking to provide that to the committee?

Mr. Roehle: We're just discussing here that it's a confidential document. I presume we can. We'll make our best endeavours to accommodate your request.

Mr. Benoit: For a farmer–owned organization, you seem to have a lot of confidential information in documents.

My question, first of all, has to do with your report. You say the major problem in grain movement is in wheat, milling wheat and feed wheat. That's the main board grain. Why do you feel that's the case?

Secondly, very specifically, what solutions do you recommend to this long–term problem? Don't pretend it's a short–term problem, it's been going on for years. What solutions do you see to that?

• 1830

Mr. Roehle: I'll take first cut at that question and then turn to Mr. Harris. With respect to wheat exports, they are about 2 million tonnes below last year. There are a number of issues. A late wet harvest impacted on wheat and we had two years of very low quality grain produced in western Canada.

In 1991 we had the highest quality crop on record and the largest crop on record. That was followed by the poorest quality crop on record in 1992 and then that was compounded in 1993. We're dealing with a major quality problem, a marketing problem and the very late harvest last year.

Bob, do you want to address this?

Mr. Benoit: So you're saying the board had trouble selling the low quality wheat.

[*Translation*]

spéciaux et leur manutention à l'avenir; et si nos ressources sont limitées en matière de transport, nous avons recommandé que nous nous les partagions tous au lieu d'avoir des règles différentes pour chaque participant.

C'est une question qu'il faut que nous réglions. Comme je l'ai déjà dit, c'est la question clé pour cet automne. Il est indispensable que nous sachions à quel type de marché nous aurons affaire et quelles seront les règles du jeu en matière de transport.

M. Marchand: Pensez–vous qu'il y a trop de participants dans ce système?

M. R. Harris: Non. Certaines règles et certaines structures de fonctionnement mériteraient sans doute d'être redéfinies. Nous avons soumis nos propositions à l'OTG.

Le président: Voudriez–vous fournir la liste de ces recommandations au greffier du comité?

Soyons précis. Je parle là des recommandations que vous voudriez voir accepter pour l'automne afin que le système fonctionne mieux. Puis–je avoir la certitude que vous les communiquerez au comité?

M. Roehle: Nous étions en train de nous dire que c'est un document confidentiel, mais je suppose que nous pourrons le faire. Nous ferons de notre mieux pour accéder à votre requête.

M. Benoit: Pour un organisme qui appartient aux agriculteurs, vous semblez avoir beaucoup de renseignements confidentiels dans vos documents.

Ma première question a trait à votre rapport. Vous dites que le principal problème de transport concerne surtout le blé de meunerie et le blé de provende. Ce sont les principales céréales réglementées. Pourquoi pensez–vous que ce soit le cas?

Deuxièmement, très précisément, quelles solutions proposez–vous à ce problème à long terme? Ne prétendez pas que c'est un problème à court terme, car il existe depuis des années. Quelles solutions envisagez–vous?

M. Roehle: Je m'attaquerai en premier à cette question, après quoi je laisserai ma place à M. Harris. Les exportations de blé sont d'environ 2 millions de tonnes inférieures à celles de l'an dernier. Il y a un certain nombre de raisons à cela. Le temps pluvieux et la récolte tardive ont leur part de responsabilité et depuis deux ans, l'Ouest du canada produit un grain de très basse qualité.

L'année 1991 a battu tous les records sur le plan du volume et de la qualité de la récolte. L'année suivante, la qualité a été désastreuse et cela s'est encore aggravé en 1993. Nous faisons face à un grave problème de qualité, à un problème de commercialisation et au fait que, l'an dernier, la récolte a été très tardive.

Bob, voulez–vous poursuivre?

M. Benoit: Donc, la commission a des difficultés à vendre ce blé de basse qualité.

[*Texte*]

Mr. Roehle: What made the difference as we moved into the current crop year was the U.S. corn crop coming down by about 80 million metric tonnes. All of a sudden a demand was created for feed grains. That's why you saw a lot of that movement into the U.S. by truck and also by rail. There are some specific aspects of wheat I think Bob Harris would like to refer to.

Mr. R. Harris: You ask what solutions there are to the system. One, you want a car supply to meet peak periods. How that is achieved at the best cost to the farmer has to be looked at. Second, we need assurances from labour that we will get performance from them. Third, we must have an allocation procedure we have confidence in. That is, for sellers into the market, if you make long–term and do forward selling for four months, that you have a guarantee you're going to get your share of the available car supply. Those are three areas that definitely have to be looked at.

Mr. Benoit: In terms of the allocation part of the problem, do you feel it would help solve the problem if the railways, for example, determine strictly on their own who should get the cars? Get rid of the regulatory bodies that are in place now. Let the railways allocate the cars.

Mr. R. Harris: Honestly, in my own mind, I don't know if that's the right approach, but it certainly has been voiced by other people in the industry. Some are against it and some are for it. It certainly has to be looked at in how we're going to do transportation in the future. The 1990s are definitely changing and we have to look at ways of ensuring we have a system we have confidence in.

The Chairman: You have a final question, Mr. Benoit. You don't have to take it if you don't want to.

Mr. Benoit: I'm still looking for an answer to the last question on what you see as the solutions. Do you think that just getting more cars would solve this problem? That seems to be a big part of your proposed solution. You can list us some other things as well.

Mr. R. Harris: Have you seen our initiatives? We've put a lot of initiatives into the system to try to help the system through the years. Those are things you can do in times of stress and take on additional costs. There are other things we can do in the system but just to say we'll get more cars isn't the total answer. There's never one answer in transportation. You need cars, you need to use them effectively, you have to have an efficient system, and you have to have one you have confidence in.

Mr. Benoit: Does the system need more cars at all?

Mr. R. Harris: Do you mean today, with the style of transportation we're running?

Mr. Benoit: Today and long term—does the system need more cars or can efficiency in the system replace purchasing more cars as an option?

Mr. R. Harris: I'll reverse that on you. Are we going to sell them to the United States as we have in the last two years? If we do, then you definitely have to look at running your car fleet differently and you must have an adequate car fleet.

[*Traduction*]

M. Roehle: Ce qui a fait la différence, au début de cette saison agricole, c'est le fait que le déficit de la récolte de maïs, aux États–Unis, a été d'environ 80 millions de tonnes métriques. Cela a soudainement créé une demande de grain de provende. C'est pourquoi vous avez constaté une telle activité des transports par camion et par rail vers les États–Unis. Je crois que Bob Harris voudrait mentionner certains points au sujet du blé.

M. R. Harris: Vous demandez quelles sont les solutions au problème du système. Premièrement, il vous faut suffisamment de wagons pour faire face aux périodes de pointe. Il faut donc trouver un moyen de les fournir, au moindre coût pour le céréaliculteur. Deuxièmement, il faut que les syndicats nous garantissent leur coopération. Troisièmement, il faut avoir une méthode de répartition des wagons en laquelle on puisse avoir confiance. Autrement dit, il faut que ceux qui vendent à long terme et vendent à terme sur quatre mois, aient la garantie qu'ils auront leur part des wagons disponibles. Ce sont là les trois domaines qu'il importe d'étudier.

M. Benoit: En ce qui concerne la répartition des wagons, pensez–vous que cela faciliterait les choses si les compagnies ferroviaires, par exemple, pouvaient en décider elles–mêmes? On se débarrasserait alors des organismes de réglementation actuels et on laisserait le soin à ces compagnies de répartir les wagons.

M. R. Harris: Franchement, je ne sais pas si c'est la bonne solution, mais d'autres membres du secteur l'ont effectivement proposée. Certains sont contre, d'autres pour. Il faudra certainement en tenir compte lorsque l'on décidera des méthodes de transport futures. La situation évolue indiscutablement au cours de cette décennie et il faut à tout prix que nous nous dotions d'un système en lequel nous puissions avoir confiance.

Le président: Vous pouvez poser une dernière question, monsieur Benoit, mais vous n'êtes pas obligé de le faire.

M. Benoit: J'attends toujours une réponse à la dernière question concernant les solutions que vous envisagez. Pensez–vous qu'il suffira d'augmenter le nombre des wagons pour résoudre le problème? Cela semble être un élément important de la solution que vous proposez. Pouvez–vous nous proposer autre chose?

M. R. Harris: Avez–vous pris connaissance des mesures déjà prises par nous? Au fil des années, nous en avons pris un grand nombre pour faciliter le fonctionnement du système. C'est là le genre de choses que l'on peut faire en période difficile et pour faire face à des coûts additionnels. Ce ne sont pas les seules, mais augmenter le nombre des wagons ne résout pas tout. Dans le domaine du transport, il n'y a jamais d'ailleurs de solution passe–partout. Vous avez besoin de wagons, vous avez besoin de les utiliser de manière efficace, vous avez besoin d'un système efficient, et vous avez besoin de lui faire confiance.

M. Benoit: A–t–on vraiment besoin de plus de wagons?

M. R. Harris: Aujourd'hui, avec notre système de transport?

M. Benoit: Aujourd'hui et à long terme—a–t–on besoin de plus de wagons ou un système plus efficient permettrait–il d'éviter de vous en acheter?

M. R. Harris: Je vous renvoie la balle. Allons–nous en vendre aux États–Unis comme nous l'avons fait ces deux dernières années? Si c'est le cas, la solution consiste à avoir suffisamment de matériel roulant, mais aussi à l'exploiter différemment.

[*Text*]

Mr. Benoit: So it's running them differently.

Mr. R. Harris: You might need more because of the cycled times. When you run longer hauls, you'll have longer cycled times. Both railways pointed that out. That's a true fact. If you're going to run the ports heavily and you're going to run the United States heavily, then you need the tools to do the job.

The Chairman: Thank you for those solution–seeking questions, Mr. Benoit.

Mr. Harris, you have a short question.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): For the last question I want to get back to the GTA changing their rules on the car allocation for grain shippers who would like to lease cars on their own. You didn't respond with an answer to that but I'd like you to respond to a conclusion I'm coming to very quickly here.

• 1835

You are reluctant to talk about adding cars via the grain shippers themselves. It appears to me it's not in your best interest to let the grain shippers have the freedom to have their own leased cars that would in fact compete with you. I imagine that perhaps the Canadian Wheat Board had some influence on the GTA when the request was made to change the rules concerning allocation of cars. In fact it would tend to work against your organization's lock on the market.

That is one of the real things we might look at to solve this car shortage problem. Things are starting to form into a little picture now. I'm wondering if just maybe you people are part of the problem.

Mr. Roehle: I can make one comment on that. If we as a shipper went that route then it would be reasonable for the Wheat Board to go out and lease or perhaps purchase cars. I suspect the industry would cry that it was unfair.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): I think it's unfair that the farmers have their products sitting in the elevators or in hoppers and can't get it shipped. That's the unfairness of it, not the changes we might make.

The unfairness is that we've lost several million tonnes of wheat sales this year. That's the unfairness, not some hypothetical unfairness if we start to change the system. The unfairness is that the system as it stands has let us down this year and it's costing us a tonne of money.

Mr. Roehle: The assumption here is that these cars are available. The railways have both said they scoured the North American market and they had great trouble obtaining these cars. Would these shippers have any more luck than the railways that are in the business?

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Maybe the railways have more of a problem committing to, say, 1,000 or 2,000 cars in order to secure the future lease. They would have more of a problem doing that than a smaller operator would have committing to 200 cars.

[*Translation*]

M. Benoit: Il s'agit donc de l'exploiter différemment.

M. R. Harris: Il se peut que vous ayez besoin de plus de wagons à cause de la durée des cycles de rotation. Sur les longs parcours, ces cycles sont plus longs. C'est ce qu'ont fait remarquer les deux compagnies ferroviaires et c'est la réalité. Si vous décidez de transporter beaucoup de grain vers les ports et vers les États–Unis, il vous faut les outils nécessaires pour cela.

Le président: Je vous remercie d'avoir, par vos questions, essayé d'obtenir des solutions, monsieur Benoit.

Monsieur Harris, vous avez une brève question à poser.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Ma dernière question a trait à la modification des règlements de l'OTGA concernant la répartition des wagons pour les expéditeurs de grain qui voudraient louer eux–mêmes des wagons. Vous ne m'avez pas répondu, mais je voudrais connaître votre réaction à une conclusion à laquelle je parviens très rapidement.

Vous hésitez à parler d'une augmentation du nombre de wagons à laquelle les expéditeurs de grain contribueraient eux–mêmes. Il me semble qu'il n'est pas dans votre intérêt de laisser ceux–ci libres de louer des wagons qui feraient, en fait, concurrence aux vôtres. J'imagine que la Commission canadienne du blé a exercé certaines pressions sur l'OTG lorsqu'on a demandé à celui–ci de modifier les règles concernant l'attribution des wagons. En fait, cela compromettrait la mainmise de votre organisme sur le marché.

C'est une des réalités que nous pourrions peut–être étudier pour régler ce problème de pénurie de wagons. Les choses commencent à se préciser dans mon esprit. Je me demande si vous n'êtes pas vous–même une des causes du problème.

M. Roehle: Tout ce que je peux dire à ce sujet c'est que si un expéditeur décidait de procéder ainsi, il serait logique que la Commission du blé loue ou, peut–être, achète elle–même des wagons. J'ai bien l'impression que le secteur des transports crierait à l'injustice.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Ce qui est injuste, à mon avis, c'est que les céréaliculteurs et leurs produits attendent dans les silos ou dans les trémies parce qu'ils ne peuvent pas les expédier. C'est cela qui est injuste, et pas les changements que nous pourrions apporter.

La justice est que, cette année, nous n'avons pas pu vendre plusieurs millions de tonnes de blé. C'est cela l'injustice réelle et non pas l'injustice hypothétique que représenterait la modification du système. L'injustice est que le système actuel a été défaillant, cette année, et qu'il vous coûte une énorme quantité d'argent.

M. Roehle: On parle ici de l'hypothèse que ces wagons sont disponibles. Les deux compagnies ferroviaires nous ont dit qu'elles ont écumé le marché nord–américain et ont eu beaucoup de difficulté à en trouver. Pensez–vous que ces expéditeurs auraient plus de chance qu'elles pour le faire.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Peut–être est–il plus difficile pour les compagnies ferroviaires de s'engager à louer à bail 1 000 ou 2 000 wagons. Il est plus facile, pour un petit exploitant, de s'engager à n'en louer que 200.

[*Texte*]

I'm sorry, Mr. Chairman, I just got carried away.

The Chairman: That short question was very lengthy.

I have just one point before you leave, gentlemen. You opened up the barley market last year. Do you intend to open up the barley market this year?

Some hon. members: Oh, oh.

Mr. Roehle: We didn't open up the barley market last year and we don't intend to open it up this year.

The Chairman: Well, who opened it last year? Who was responsible?

Mr. Roehle: That was the previous government.

Mr. Jordan: They were found to be in error of the law.

The Chairman: Were they?

Thank you very much for coming. That was very helpful.

Ladies and gentlemen, there are sandwiches out there. Please feel free to help yourselves. We're not going to take a break. We have several more witnesses and we're just going to carry through. I hope the committee can bear with us and work our way through this process. This is the last day for hearings.

I welcome from the Canada Grains Council, Douglas Campbell, president and chief executive officer.

Welcome Mr. Campbell. Have you had the opportunity to have a sandwich?

Mr. Douglas Campbell (President and Chief Executive Officer, Canada Grains Council): I'm supposed to say yes.

The Chairman: Oh, oh.

I'm not talking about lunch. I'm talking about dinner.

Mr. Campbell: I'm free.

• 1840

The Chairman: Go ahead, Mr. Campbell, and read from your opening statement or summarize it if you'd like. Whatever you feel comfortable in doing, we will oblige.

Mr. Campbell: Thank you, Mr. Chairman, ladies and gentlemen. We will attempt to summarize wherever we can.

We'd like to first thank you for the opportunity to address both committees on matters very critical to our membership and to the major sector of the industry. It's now 51 weeks since we were last in front of the House standing committee on the Rivard report, and since that time we've increased our council membership. We now have 36 corporate, trade or farm associations across Canada; 9 are provincial, 12 regional and 16 national in scope.

We are vertically integrated. We have 11 grain commodity groups across the country representing wheat, canola, barley, corn, soya bean and seed. We have eight trade associations, eight grain companies, six transporters, of which three are carriers and three are port administrators, and four processor associations. We could certainly go more into the membership if you so wish.

[*Traduction*]

Excusez-moi, monsieur le président, je me suis laissé entraîner par le sujet.

Le président: Cette brève question était fort longue.

J'ai une seule question à poser avant votre départ, messieurs. Vous avez ouvert le marché de l'orge à la pleine concurrence, l'an dernier. Avez-vous également l'intention de le faire cette année?

Des voix: Oh, oh.

M. Roehle: C'est faux, et nous n'avons pas l'intention de le faire cette année, non plus.

Le président: Eh bien alors, qui l'a fait, l'an dernier? Qui était responsable?

M. Roehle: Le gouvernement précédent.

M. Jordan: Qui a ainsi contrevenu à la loi.

Le président: Vraiment?

Merci beaucoup d'être venus, la discussion a été très utile.

Mesdames et messieurs, les sandwichs vous attendent. N'hésitez pas à vous servir. Nous n'allons pas faire de pause. Nous avons plusieurs autres témoins à entendre et nous allons donc poursuivre sans plus attendre. J'espère que le Comité voudra bien accepter cette contrainte. C'est notre dernière journée d'audiences.

Je souhaite la bienvenue à Douglas Campbell, président et Premier-dirigeant, Conseil des grains du Canada.

Soyez le bienvenu, monsieur Campbell. Avez-vous eu le temps de prendre un sandwich?

M. Douglas Campbell (premier président et premier dirigeant, Conseil des grains du Canada): Je suis censé dire oui.

Le président: Oh, oh.

Je ne parle pas de déjeuner. Je parle de dîner.

M. Campbell: Je suis libre.

Le président: Monsieur Campbell, vous avez la parole. Vous pouvez lire votre déclaration préliminaire, ou si vous préférez, la résumer. À vous de choisir.

M. Campbell: Merci, monsieur le président, mesdames et messieurs. Nous essaierons de résumer chaque fois que cela sera possible.

Nous tenons, tout d'abord, à vous remercier de nous offrir la possibilité de parler aux deux comités de questions extrêmement importantes pour nos membres et pour le secteur principal de l'industrie. Cinquante-et-une semaines se sont écoulées depuis que nous avons comparu devant le Comité permanent de la Chambre à propos du rapport Rivard, et depuis lors, le nombre de nos membres a augmenté. Nous comptons maintenant 36 associations corporatives, professionnelles ou agricoles au Canada; 9 sont provinciales, 12 régionales et 16 nationales.

Nous respectons un système d'intégration vertical. Nous avons 11 groupements de producteurs qui représentent les produits suivants: blé, canola, orge, maïs, soja et semences. Nous avons huit associations professionnelles, huit compagnies céréalières, six transporteurs, dont trois sont des transporteurs proprement dits et trois des administrateurs portuaires, ainsi que quatre associations de transformateurs. Si vous le désirez, nous pourrions vous fournir plus de détails sur la composition de notre organisme.

[*Text*]

For brevity I'm going to simply note 20 of our 36 member organizations on a weekend notice have asked us to submit their views to your committee for the record. I've attempted in two and a half pages to summarize 65 pages worth of content. I apologize for the inability to present this to you in advance so you could have proper opportunity to review the views of our members. You will see they're all quite different.

There are some common themes and my attempt will be to summarize some of those themes for you.

The Chairman: Mr. Campbell, in case I forget, would you thank your membership for being so prompt and being able to put this all together? I thank you and I'm sure the members want to express to your membership we very much appreciate what they've done. I'm sure you know all of us will take this report and read it thoroughly before I give you that undertaking.

Mr. Campbell: Thank you very much, Mr. Chairman.

The council is first and foremost a forum for drawing together industry views. This hearing obviously is not the forum to comment on all of the individual submissions, but if there are questions on them I would certainly be pleased to attempt to put the author's views forward.

In terms of looking for these common themes, there are various consistent perceptions. First and foremost is widespread frustration if not anger. There are multiple causes for the breakdown, there's a lot of finger–pointing, and you obviously wouldn't be sitting here at this time of the evening if there wasn't a problem.

There's a sense of loss of control. We've lost sales. As was just stated by the last witnesses, 2 million tonnes of sales have been lost on their behalf. We don't have a specific number from the non–board sector, but it is also extremely high. There have been deferred shipments. Access to alternative rail capacity and to alternative ports has been frustrated. There's a loss of confidence amongst shippers regarding the reliability of the forwarding system. There's a loss of confidence amongst customers regarding the reliability of Canadian suppliers.

We submit three attachments for your review concerning Japanese buyers who are very upset. They've brought this to the attention of the canola industry as well as to the Canadian government. This represents both oilseed processors and importers and exporters of fats. You've all been aware of similar comments coming from China in the last two or three weeks.

I might add in parentheses these buyers are now deliberately telling us they're sourcing from non–Canadian sources. We had almost total control over some of these markets and we've lost them.

So sales are being lost or deferred and demurrage and other carrying costs are mounting. Mr. Roehle just mentioned $25 million as his estimate. The estimate I brought forward from the shippers and exporters of Vancouver and Winnipeg was $27 million to April 1. As you all know, the month of April did not show any improvement. Our current guestimate is in excess of $35 million.

[*Translation*]

Pour résumer, je dirai simplement que 20 de nos 36 organismes membres, qui ne disposaient que d'une fin de semaine pour le faire, nous ont demandé de vous soumettre officiellement leurs vues. J'ai essayé de faire tenir sur deux pages et demie 65 pages de commentaires. Je regrette de ne pas avoir pu vous soumettre ce document en temps opportun pour que vous puissiez étudier les points de vue de nos membres. Vous verrez qu'ils sont fort différents.

Il y a cependant quelques thèmes communs que je vais tenter de résumer à votre intention.

Le président: Monsieur Campbell, au cas où j'oublierais de le faire, voudriez–vous remercier vos membres de la rapidité avec laquelle ils ont réussi à rassembler tous ces éléments d'information? Je vous en remercie et je suis certain que mes collègues tiennent également à ce que vos membres sachent combien nous apprécions leurs efforts. Nous lirons tous le rapport attentivement.

M. Campbell: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le conseil est, avant tout, une tribune qui permet de rassembler les vues de l'industrie. Cette audience n'est manifestement pas l'endroit qui convient à un examen de tous les mémoires individuels, mais si vous avez des questions à leur sujet, je me ferai un plaisir d'essayer de présenter les vues de leurs auteurs.

À propos de ces thèmes communs, je dirais qu'il y a plusieurs constantes. Tout d'abord, il y a un sentiment généralisé de frustration, pour ne pas dire de colère. Les causes de la défaillance du système sont multiples; les accusations volent, et vous ne siégeriez manifestement pas à une heure aussi tardive si aucun problème n'existait.

On a un sentiment de perte de contrôle. Nous avons perdu des ventes. Comme l'ont dit les derniers témoins, deux millions de tonnes de ventes ont été perdues. Nous n'avons pas de chiffres précis pour le secteur non réglementé par la Commission, mais il est également extrêmement élevé. Il y a eu des retards dans les expéditions. Il a été impossible d'utiliser d'autres moyens de transport ferroviaire ou d'autres ports. Les expéditeurs ont perdu confiance en la fiabilité du système d'écoulement du grain. Et les clients eux–mêmes ne croient plus à la fiabilité des fournisseurs canadiens.

Vous trouverez ci–joint trois documents qui illustrent le profond mécontentement des acheteurs japonais. Ceux–ci se sont plaints auprès du secteur du canola ainsi que du gouvernement canadien. Il s'agit à la fois des transformateurs de grains oléagineux et des importateurs et exportateurs de matières grasses. Vous savez tous également que des commentaires semblables nous sont parvenus de Chine au cours des deux ou trois dernières semaines.

J'ajouterais, en passant, que ces acheteurs nous ont carrément déclaré qu'ils font maintenant appel à des fournisseurs non canadiens. Nous avions le contrôle presque total de certains de ces marchés, et nous les avons maintenant perdus.

Donc, des ventes sont perdues ou reportées et les frais de stationnement et autres, continuent à augmenter. M. Roehle vient de mentionner 25 millions de dollars dans ses prévisions. Dans celles des expéditeurs et des exportateurs de Vancouver et de Winnipeg que j'ai amenées avec moi, on cite le chiffre de 27 millions de dollars au 1er avril. Comme vous le savez tous, il n'y a eu aucune amélioration au mois d'avril. Nous estimons, en gros, que ce chiffre est maintenant supérieur à 35 millions de dollars.

[*Texte*]

[*Traduction*]

• 1845

I might also add that some of us were around in 1974–75 when the demurrage bill in Vancouver was $25 million. The stoppages, mainly due to labour management disputes, exceeded 185 days in that crop year. So for many of us there is a sense of déjà vu here, and I must state strongly, both personally and on behalf of our members, that these are not small problems. These are fundamental problems and they do need to be dealt with.

Je me permets également d'ajouter que certains d'entre nous étaient déjà dans la course en 1974–1975, lorsque les frais de surestarie à Vancouver atteignaient 25 millions de dollars. Les arrêts, surtout dus aux conflits de travail, avaient dépassé 185 jours au cours de cette campagne agricole. Beaucoup d'entre nous ont donc un sentiment de déjà vu, et je tiens à insister, à titre personnel comme au nom de nos membres, sur le fait qu'il ne s'agit pas de problèmes mineurs. Ce sont des problèmes fondamentaux et il est indispensable de les régler.

I think the most important thing we can contribute here is the widespread view that existing government, institutional and industry processes are not coming to grips with the shortcomings. Bottom lines are often in conflict. My actions might foul up your actions and I'm not aware of the negative impact I had on yours, nor am I encouraged to accommodate your needs. We see that over and over. These are repeating problems.

Je crois que ce qui est le plus important, pour nous, de dire ici, c'est que tout le monde considère que les méthodes gouvernementales et institutionnelles, ainsi que celles de l'industrie, ne permettent pas de combler les lacunes du système. Les intérêts de chacun sont souvent contradictoires. Les mesures que je prends peuvent compromettre les vôtres sans que je sache l'effet négatif que j'ai pu ainsi avoir, et rien ne m'encourage à tenir compte de vos besoins. C'est une situation qui se répète constamment; ce sont des problèmes récurrents.

The conclusions of many of the briefs attached for your perusal are that despite the best intentions of governments, institutions and bureaucrats, despite the billions of dollars of farmers', corporations' and taxpayers' money spent on the grain forwarding system, we still cannot and still do not move grain to market in a cost–effective and reliable manner.

Les conclusions d'un grand nombre des mémoires ci–joints sont qu'en dépit des meilleures intentions des gouvernements, des organismes et des fonctionnaires, en dépit des milliards de dollars dépensés par les céréaliculteurs, les sociétés et les contribuables pour assurer le fonctionnement du système d'écoulement du grain, nous demeurons incapables de l'acheminer jusqu'au marché de manière fiable et économique.

In terms of the broad–brush solutions offered, we believe we must move from this institutional regulated–administered system to a market–oriented system, one with commercial discipline, rewards and penalties. Mr. Easter mentioned the word penalty, and we do believe in penalties and we do believe in rewards for performance, with commercial value finally being placed on scarce assets. We can go into details there.

Si l'on en vient aux grandes solutions proposées, nous estimons qu'il faudrait abandonner ce système institutionnalisé au profit d'un système axé sur le marché, qui respecterait les contraintes commerciales et offrirait sanctions et récompenses. M. Easter a parlé de sanctions; nous y croyons comme nous croyons aux récompenses lorsqu'il y a de bons résultats, dans un système où l'on donnerait finalement la valeur commerciale appropriée à des actifs limités. Nous pouvons là rentrer dans le détail.

We have had a wasteland of inquiries and royal commissions. On car allocations alone, which is what you're looking at, we had the Hon. John Bracken inquiry in 1958; we had the Mants inquiry in 1973; we had the Hon. Jack Murta inquiry in 1979; and you're having your inquiry now.

Nous avons un véritable cimetière d'enquêtes et de commissions royales. Rien qu'en ce qui concerne la question des attributions de wagons, que vous étudiez actuellement, nous avons eu l'enquête de l'honorable John Bracken en 1958; celle de Mance en 1973; celle de l'honorable Jack Murta en 1979; maintenant, il y a la vôtre.

We seen the repetitive nature of the problems, we've seen band–aid and regulatory solutions, and this approach frequently breaks down when the system is under stress. The result, as I say, is not productivity, it's finger pointing and name calling.

Nous avons constaté que les problèmes étaient récurrents; nous avons vu des solutions de fortune, et des solutions fondées sur de nouveaux règlements, mais c'est une démarche qui échoue fréquemment lorsque le système est soumis à de fortes pressions. Comme je le disais, tout cela ne débouche pas sur une meilleure productivité, mais sur un concert d'accusations et d'insultes.

Stakeholders do require government facilitation in making the transition to a market–based system; being a catalyst for bringing the components together into a system with a common bottom–line focus; in changing laws and regulations, for example, amendments to the Western Grain Transportation Act, must add commercial disciplines; to foster efficiencies; and to perhaps move to a market–oriented car allocation process. A lot of this was very effectively done by Jean–Luc Pépin as he

Les participants ont besoin que le gouvernement les aide à faire la transition vers un système axé sur le marché; qui joue le rôle de catalyseur afin de fondre les divers éléments dans un système qui vise un objectif commun; en vertu duquel les lois et les règlements, seraient modifiés, et il faudrait ajouter, par exemple, des disciplines commerciales à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest; ils ont besoin d'un gouvernement qui favorise la rentabilité et qui adopte éventuellement un processus

[*Text*]

made a major attempt to improve and modernize the system in 1982–83, which resulted in the first Western Grain Transportation Act.

In terms of industry–government partnerships, most of you are aware that we just completed, at our 25th annual meeting on April 11, a motion that has been forwarded to the Prime Minister and to the four senior ministers of Agriculture, Trade, Transport and Human Resources. The motion calls for a federal–led inquiry on throughput of grain at the Port of Vancouver.

We are asking for industry participation, and all of the stakeholders that we represent are ready to contribute to the solutions. We've promoted a task force focused on action rather than study. The focus would be in four main areas—labour management, logistics, car issues and competitiveness.

We have a strong bias that has solution building higher on the short–term priority list than is consensus building. We've had many consensus building efforts in the past, and they've resulted in watered down compromises—usually administered solutions.

The timeline starts today—60 days for issue identification and analysis, 30 days for the solution building and consensus building, and by August 1 an action–oriented report to the ministers, and implementation plan to be executed.

• 1850

Our next suggestion is that you adopt many of the recommendations from the past. We specifically point to the comments we prepared for the Rivard commission a year ago. In many ways it would be nice to stop the world, look at all the reports and recommendations of the last 20 years, and start implementing some of them instead of reinventing them.

Coordination of federal and provincial transport and fiscal policies we feel is very important—eliminating the duplicate infrastructure, regulation, conflicting regulation and taxation, reducing rail regulation, consolidating the regulations and regulatory bodies. As I'm sure you have found out by now, this issue is governed by three acts and four institutions. They're not all singing from the same song sheet.

In summary, the fundamental issues impacting on the forwarding system include those four main elements: logistics, rail issues, labour management and structural change. In the structural change area, which we think is the most fundamental, how do we move constructively but positively and firmly from the current institutionalized system to a proposed market–oriented system?

[*Translation*]

de répartition des wagons qui tienne compte des réalités du marché. Une grande partie de tout cela a très bien été réalisée par Jean–Luc Pépin lorsqu'en 1982–1983 il a entrepris une opération majeure d'amélioration et de modernisation du système qui a donné lieu à l'adoption de la première Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

Quant aux associations entre l'industrie et le gouvernement, la plupart d'entre vous savez qu'à notre 25e assemblée annuelle, le 11 avril, nous avons élaboré une motion qui a été transmise au premier ministre et aux quatre ministres principaux de l'Agriculture, du Commerce, des Transports et des Ressources humaines. Cette motion propose la mise sur pied d'une enquête dirigée par les autorités fédérales sur l'acheminement du grain par le port de Vancouver.

Nous réclamons la participation de l'industrie et tous les intéressés que nous représentons sont prêts à contribuer aux solutions. Nous avons demandé la création d'un groupe de travail axé sur l'action plutôt que sur la théorie. Ses quatre principaux objectifs seraient la gestion de la main–d'oeuvre, la logistique, les problèmes relatifs aux wagons et la compétitivité.

Nous accordons à court terme une priorité beaucoup plus importante à la recherche de solutions qu'à l'établissement d'un consensus. Dans le passé, on a bien souvent recherché un consensus pour n'aboutir qu'à des compromis—habituellement des solutions administratives.

À partir d'aujourd'hui, le calendrier est le suivant—60 jours pour déterminer et analyser les problèmes; 30 jours pour rechercher des solutions et établir un consensus; et, le 1er août, la présentation d'un rapport aux ministres axé sur l'action, avec un plan d'exécution des mesures proposées.

Nous vous suggérons ensuite d'adopter nombre des recommandations qui ont été faites dans le passé. Nous vous signalons tout particulièrement les remarques préparées pour la Commission Rivard il y a un an. À de nombreux égards, ce serait agréable de pouvoir tout arrêter, d'étudier tous les rapports et recommandations des 20 dernières années et de commencer à en mettre en oeuvre certaines au lieu de les réinventer.

La coordination des politiques fédérales et provinciales concernant les transports et la fiscalité nous paraît très importante: il s'agit d'éliminer le double emploi dans les infrastructures et la réglementation ainsi que les conflits entre la réglementation et la fiscalité, de réduire la réglementation concernant les chemins de fer, de refondre la réglementation et les organismes de réglementation. Je suis sûr que vous avez pu constater que ce secteur est assujetti à trois lois et quatre organismes, qui ne sont pas tous sur la même longueur d'onde.

En résumé, les questions essentielles qui ont un effet sur le système d'expédition comportent les quatre principaux éléments suivants: la logistique, les questions de chemin de fer, les questions patronales–syndicales et les changements de structure. Sur le dernier point, qui nous semble être le plus essentiel, comment pouvons–nous passer de façon constructive, mais positive et ferme, du système actuel qui est institutionnalisé au système proposé qui est axé sur le marché?

[*Texte*]

Our overriding objective should be to make our industry competitive and reliable for our farmers, our merchants and our customers. Climate and geography mitigate against us. A strong systems management approach, with stakeholders all focused on a common objective based on commercial disciplines, is our current challenge.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Campbell, for a very forthright and excellent report. I recommend it to all of our members.

Mr. Marchand: Yes, indeed. It's very impressive, Mr. Campbell. I haven't had a chance to go through it yet, but I have the impression that you feel maybe there's too much government in grain transportation in Canada.

Mr. Campbell: Yes, sir. We have specialized in that for about 100 years now and I think it's time to move on. I think we're a mature industry. I think we can start carefully but very positively deregulating, streamlining, and putting the decision–making into the hands of the thousands of entrepreneurs in the system. We have very well–intentioned bureaucrats and institutions, but they can't be all knowing.

Mr. Marchand: There are too many of them and too many laws, and too many people have their fingers in the pie. The problem is too much government, period.

Mr. Campbell: I can't disagree, sir.

The Chairman: Thank you. That's a very succinct question and a succinct answer.

Are you still with us, Mr. Harris?

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Yes, Mr. Chairman, but I'll pass my turn because I'm still digesting the good presentation.

The Chairman: Would you like to give your turn to your colleague?

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Sure—Mr. Hoeppner.

Mr. Hoeppner: Thank you, Mr. Chairman. I'm also very impressed with your presentation, Mr. Campbell. I think it's the first breath of fresh air we've had around here for a long time, addressing problems and telling us what you think.

I have one question to see how you would feel on it. If we paid our labour in the whole transportation system on a work performance basis—so much a tonne for moving so much grain—couldn't we pay them a pretty good wage if we took into consideration all the demurrage and all the sales we've lost?

Mr. Campbell: Mr. Hoeppner, thank you for your question. For all I know, there are some kind of performance bonus systems in place right now. I can't comment directly on that.

We do have labour as well as management in our membership, and I think what all of us look forward to is a streamlined process, both in terms of the direct negotiation as well as streamlining in the Canada Labour Code and provisions

[*Traduction*]

Notre objectif primordial devrait être de rendre notre industrie concurrentielle et fiable pour nos agriculteurs, nos commerçants et nos clients. Le climat et la géographie jouent contre nous. Une optique de gestion sérieuse des systèmes supposant que les intéressés s'attachent à un objectif commun se fondant sur la disciplines commerciales, voilà notre défi actuel.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Campbell, pour cet excellent rapport très direct. Je le recommande à tous nos membres.

M. Marchand: En effet. Il est très impressionnant, monsieur Campbell. Je n'ai pas encore eu la possibilité de le parcourir, mais j'ai l'impression que vous estimez que le gouvernement intervient trop dans le domaine du transport des céréales au Canada.

M. Campbell: Oui, tout à fait. Voilà 100 ans que c'est le cas et je pense qu'il est temps de passer à autre chose. Je crois que notre industrie a atteint une certaine maturité. Je crois que nous pouvons commencer prudemment, mais de façon tout à fait positive, à procéder à une déréglementation, à rationaliser, à confier le soin de prendre des décisions aux milliers d'entrepreneurs qui travaillent dans le système. Nous avons des fonctionnaires et des institutions très bien intentionnés, mais ils ne savent pas tout.

M. Marchand: Ils sont trop nombreux et il y a aussi trop de lois et trop de gens essayent d'avoir leur part du gâteau. Le problème est qu'il y a trop d'interventions du gouvernement. Un point c'est tout.

M. Campbell: Ce n'est pas moi qui dirai le contraire.

Le président: Merci. Voilà une question très concise et la réponse l'est aussi.

Êtes–vous toujours avec nous, monsieur Harris?

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Oui, monsieur le président, mais je passe mon tour car je suis encore en train de digérer l'excellent exposé.

Le président: Laissez–vous votre tour à votre collègue?

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Certainement. Monsieur Hoeppner.

M. Hoeppner: Merci, monsieur le président. Je suis également très impressionné par votre exposé, monsieur Campbell. Je crois que c'est la première bouffée d'air frais qui se fait sentir ici depuis un certain temps car vous prenez les problèmes à bras le corps et vous nous faites voir les choses comme elles sont.

J'ai une question sur laquelle j'aimerais avoir votre sentiment. Si nous rémunérions notre main–d'oeuvre dans l'ensemble du système de transport en fonction du rendement—tant la tonne pour le transport des céréales—ne pourrions–nous pas accorder de très bon salaires compte tenu des frais de surestarie que nous avons encourus et de toutes les ventes que nous avons perdues?

M. Campbell: Monsieur Hoeppner, merci pour votre question. Tout ce que je sais, c'est qu'il y a une sorte de prime au rendement qui existe à l'heure actuelle. Je ne peux pas vous donner plus de précisions à ce sujet.

Nous avons des représentants syndicaux aussi bien que des représentants du patronat parmi nos membres et je crois que ce que nous attendons tous, c'est une rationalisation du système, aussi bien pour ce qui est des négociations directes que de la

[*Text*]

of overtime, hours of work, things like that. I think all sides will agree that it's a travesty when a 10¢–an–hour differential can in effect blackmail the whole industry for several weeks. I don't think that makes sense to anybody.

Mr. Hoeppner: Listening to all the players, Mr. Campbell, it seems to me everybody is afraid to address that labour issue because it could somehow be a detriment to them if they make a comment.

• 1855

If I look at the performance of labour over the last 35 years something has gone haywire. There's either a conflict about management getting paid too highly or labour not being paid enough. There's a conflict there and everybody's afraid to address it. Am I wrong or is that right?

Mr. Campbell: I think you're right. Part of the problem is we have had 20 or 30 years in a row post–war of everything going up. Now we're trying to retrench and it's very difficult. It's in our blood.

I think on labour's behalf there is more of a willingness to address some of these issues than you may be aware of. We're still coming out of the stage of heat and we're still looking for the light.

Management says over the last 26 shifts, labour was only available once. Labour says over the last 26 shifts there weren't enough cars there 18 times. We're still trying to get everybody together to agree on common facts.

As part of our Vancouver discussions here two weeks ago we conducted bear–pit, in camera sessions that included both labour and management. In front of 40 of our industry delegates, both sides said they thought a lot of streamlining and improvements could be made and they would be willing to sit down to discuss them in a very constructive manner.

Mr. Hoeppner: I appreciate that comment because I have employed people for 35 years in my own business. If I treated labour properly I had my work done. It seems to me there must be a conflict here somewhere. If you have been looking into it I appreciate that. If you want to add something, I'd appreciate it.

Mr. Campbell: Thank you. One of the problems with the system that has no options is everybody can have a cost–plus mentality. As you pointed out in your various comments earlier, if Thunder Bay is not an option or Seattle is not an option, you give people excessive market control. Our general philosophy is that with more options things would be self–policing.

Mr. Jordan: You mentioned here—and it must be frustrating—you lost control over markets you once had because you couldn't deliver. Where do they get the product when they turn away from you? Where do they go?

[*Translation*]

refonte du Code canadien du travail et des dispositions concernant les heures supplémentaires, les heures de travail, etc. Je crois que toutes les parties conviendront qu'il est inadmissible qu'une différence de 10c. de l'heure puisse tenir toute l'industrie en otage pendant plusieurs semaines. Cela ne saurait être logique pour qui que ce soit.

M. Hoeppner: Lorsqu'on écoute tous les intéressés, monsieur Campbell, il me semble que tout le monde hésite à aborder la question syndicale de peur d'avoir à regretter ses paroles.

Si vous regardez le rendement de la main d'oeuvre au cours des 35 dernières années, vous vous rendez compte que quelque chose s'est détraqué. Ou bien on a un conflit parce que le patronat gagne trop, ou bien parce que la main d'oeuvre est trop mal payée. Il y a là un conflit et tout le monde a peur d'essayer de le résoudre. Ai–je raison ou tort?

M. Campbell: Je crois que vous avez raison. Le problème vient en partie du fait que nous avons connu 20 ou 30 années consécutives de croissance générale après la guerre. Nous essayons maintenant de faire marche arrière, mais c'est très difficile. Nous sommes habitués à autre chose.

Je crois que du côté des syndicats, on est davantage prêts que vous ne semblez le croire à régler certains de ces problèmes. Nous venons à peine de dépaser le stade aigu du conflit et nous essayons toujours de trouver la lumière au bout du tunnel.

Le patronat dit qu'au cours des 26 derniers quarts de travail, la main d'oeuvre n'était disponible qu'une seule fois. Les employés disent qu'au cours des 26 derniers quarts de travail, à 18 reprises, il n'y a pas eu suffisamment de wagons. Nous en sommes encore à essayer de faire en sorte que les deux parties s'entendent sur les faits.

Dans le cadre de nos discussions de Vancouver il y a deux semaines, nous avons lavé notre linge sale en famille, nous avons eu des séances à huis clos entre les syndicat et le patronat. Devant 40 délégués de l'industrie, les deux parties ont dit qu'on pouvait grandement rationaliser et améliorer les choses et qu'elles étaient prêtes à en discuter de façon constructive.

M. Hoeppner: Je suis heureux de l'entendre car j'ai des employés dans mon entreprise depuis 35 ans. Lorsque je traite mes employés comme il se doit, le travail se fait. J'ai l'impression qu'il doit y avoir un conflit quelque part. Si vous avez essayé de voir ce qu'il en est, j'en suis heureux. Si vous voulez ajouter quelque chose, j'en serai également heureux.

M. Campbell: Merci. Le problème que pose un système qui n'offre pas de solutions de rechange, c'est que plus personne n'a le souci de la rentabilité. Comme vous l'avez dit dans plusieurs de vos remarques préalables, si la solution de Thunder Bay ne peut être retenue, si la solution de Seattle ne peut être retenue, on donne aux gens un trop grand pouvoir de contrôle sur le marché. De manière générale, nous considérons que si l'on avait davantage la possibilité de choisir, les choses se régleraient d'elles–mêmes.

M. Jordan: Vous dites ici—et ça doit être enrageant—que vous avez perdu le contrôle sur des marchés que vous possédiez autrefois parce que vous n'avez pas pu livrer les produits demandés. Ou ces clients vont–ils chercher les produits s'ils ne s'adressent plus à vous? Où vont–ils?

[*Texte*]

Mr. Campbell: They have indicated to our members there is a great amount of frustration. Most of them are advanced countries—and I'm speaking mainly about Japan—and have streamlined very much. They're very effective and bottom–line oriented. They have gone to just–in–time inventories. If they are crushing oilseed, for example, they may only be buying three to six weeks out and then they're caught. They should have bought, in hindsight, 8 or 12 or 14 weeks out.

They try to match and swap but there are only so many things you can do. You can swap soya oil, canola oil, corn oil and palm oil to an extent, but that depends very much on their contracts. They are swapping even among firms inside Japan. Some current quality problems that relate to the last two years of irregular growing conditions have increased the difficulty.

These people are now going to Australia and contracting with the Australians in new varieties. I'm not privy to all they're saying, but some of the words in here suggest they are going to guarantee to the Australians they will take as much canola of reasonable quality as Australia can produce.

Mr. Jordan: We once had that market.

Mr. Campbell: We have had in the neighbourhood of 90% to 98% of the canola seed market in Japan for the last 20 years.

Mr. Jordan: When you say you have actually lost two million that's exactly what happened. It wasn't just a question of late delivery or perhaps a later sale, but an unsatisfied customer. You actually lost it. They went somewhere else and got their product.

Mr. Campbell: The two million tonne number was a reference by Mr. Roehle to wheat and barley markets. I can't give you a specific number on canola. Our brief from the shippers and exporters and the Vancouver Grain Exchange, which has just submitted a request for $27 million in damages to the Privy Council Office, gives that number less some of the sales lost and deferred, the demurrage costs and the carrying costs attributable to them. I can't give you specific tonnages of deferment versus lost sales.

• 1900

Mr. Jordan: Why can't we do whatever that other country's doing that's filling this market we used to have? But that's a complicated question.

Would you say that lack of cars was the very first and foremost source of the problem?

Mr. Campbell: No, sir. As I'm sure others have said, the system is very complex. I think the problem is that the whole system doesn't have bells and whistles and everybody, generally, can go to sleep.

[*Traduction*]

M. Campbell: Ils ont indiqué à nos membres qu'il y avait énormément de mécontentement. Il s'agit pour la plupart de pays industrialisés—et je veux ici surtout parler du Japon—qui ont grandement rationalisé leur système. Ils sont très efficaces et limitent leurs coûts au maximum. Ils ne stockent pas et reconstituent leurs iventaires au fur et à mesure. S'ils broient des graines oléagineuses, par exemple, ils vont acheter avec seulement trois ou six semaines d'avance et ensuite ils sont pris. Ils auraient dû acheter, rétrospectivement, 8, 12 ou 14 semaines à l'avance.

Ils essaient de procéder à des substitutions mais il y a des limites à ce qu'on peut faire. On peut substituer de l'huile de soja, de l'huile de canola, de l'huile de maïs et de l'huile de palme jusqu'à un certain point, mais cela dépend beaucoup des contrats. Ils procèdent même à des échanges entre sociétés au Japon. Certains problèmes actuels de qualité dus aux conditions de récolte irréguilières que l'on a connues ces deux dernières années ont encore augmenté la difficulté.

Ces pays se tournent maintenant vers l'Australie et ont signé des contrats avec les Australiens pour de nouvelles variétés de produits. Je ne connais pas toutes les conditions, mais certains éléments dont nous disposons nous laissent entendre que l'on va garantir aux Australiens l'achat de tout le canola de qualité raisonnable produit par l'Australie.

M. Jordan: Autrefois, ce marché nous appartenait.

M. Campbell: Ces 20 dernières années, nous avions environ 90 à 98 p. 100 du marché des graines du canola au Japon.

M. Jordan: Lorsque vous dites que vous avez en fait perdu deux millions de tonnes, c'est exactement ce qui s'est produit. Ce n'était pas simplement une question de livraison tardive ou d'une vente qui s'est peut–être fait attendre, mais le fait que le client n'était pas satisfait. Vous l'avez donc perdu ce marché. Le client est allé ailleurs chercher le produit dont il avait besoin.

M. Campbell: Le chiffre de 2 millions de tonnes mentionné par M. Roehle portait sur les marchés du blé et de l'orge. Je ne peux pas vous donner le chiffre exact pour le canola. Le mémoire des expéditeurs et des exportateurs et le Vancouver Grain Exchange, qui vient de présenter une demande de dommages–intérêts de 27 millions de dollars au Bureau du Conseil privé, cite ce chiffre en y retranchant certaines des ventes perdues qui ont été reportées, les coûts de stationnement et les frais de Transport leur sont attribuables. Je ne puis vous dire exactement le nombre de tonnes que représentent les ventes reportées par rapport à celles qui ont été perdues.

M. Jordan: Pourquoi ne pouvons–nous pas faire ce que fait cet autre pays qui approvisionne le marché qui nous appartenait autrefois? Mais j'imagine que c'est une question complexe.

Pensez–vous que le problème vienne avant tout du manque de wagons?

M. Campbell: Non. Je suis sûr que d'autres l'ont dit, le système est très complexe. Je crois que le problème vient du fait que l'ensemble du système ne possède pas de signaux d'alarme et que tout le monde peut dormir tranquillement.

[*Text*]

If you had a sale and had control of your destiny you would cover that aspect and would have cards in your hand. Many of the shippers have indicated or will be indicating to you that they went out and searched for cars. In the American system, shippers must have sources of supply and they're well booked in advance.

Mr. Jordan: But just getting more cars alone isn't going to solve this problem.

Mr. Campbell: We have three major car issues. One issue is capacity, one is utilization, and one is allocation. There are many times within given years and cycles when if you had more cars you would simply need more parking lots. The disciplines don't exist. Many of the shippers and terminal operators abuse the car fleet.

I think it's fair to be very supportive of the railway. In many respects the railway is the water boy. It doesn't control who fills the bucket, what they fill it with, and when it gets dumped. If we had market disciplines in the system there would be rewards for the people who load the right stuff at the right time and drop it at the right place.

Mr. Jordan: So the system really needs to be revamped, not just piling on some more cars. If you don't do some other things, along with getting more cars perhaps, this isn't going to be the answer.

Mr. Campbell: That's correct. It's very fundamental. At any point in time you can point to a car shortage, a labour problem, or a grade problem, and they're all true within their own parameters. But this is a system problem.

Mr. Jordan: Yes. But you can also point to a car shortage and no doubt you can point to a car surplus at times.

Mr. Campbell: That's correct.

Mr. Jordan: So just getting more cars isn't going to. . .it has to go deeper than that. There are some problems with the system, which we have to be looking at.

What about labour? Is that a big story? What part does labour play in the problems we've just been through? Is it a major factor?

Mr. Campbell: Mr. Jordan, at last count there were 17 bargaining units between the farm gate and the pilots who get off the ocean vessels, south of Victoria. By definition, that means a lot of complexity.

Mr. Jordan: I think you answered my question when you mentioned there are 17 units in the system.

Senator Olson: I wonder if I could ask Mr. Campbell if any of these meetings that have been called to try to resolve these problems have been sponsored by his organization, the Canada Grains Council.

[*Translation*]

Si on vous achetait un produit et que vous soyez maître de votre destin, vous feriez attention et vous auriez toutes les cartes entre vos mains. La plupart des expéditeurs ont dit ou vous diront qu'ils sont allés à la recherche de wagons. Dans le système américain, les expéditeurs doivent avoir des sources d'approvisionnement et ils font des réservations à l'avance.

M. Jordan: Mais le simple fait d'obtenir davantage de wagons ne résoudra pas le problème.

M. Campbell: Il y a trois gros problèmes en ce qui concerne les wagons. Il y a d'une part la capacité, d'autre part l'utilisation et enfin la répartition des wagons. Certaines années, à de nombreuses reprises et au cours de nombreux cycles de rotation, si vous aviez davantage de wagons, il vous faudrait simplement davantage de zones de stationnement. La discipline n'est tout simplement pas là. De nombreux expéditeurs et exploitants de terminaux abusent du parc de wagons.

Je crois qu'il est juste d'encourager les chemins de fer. À de nombreux égards, les chemins de fer sont en quelque sorte les porteurs d'eau. Ce ne sont pas eux qui supervisent ceux qui remplissent le seau; ils ne savent pas ce qu'on y met dedans et ils ignorent quand on va le déverser. S'il y avait une certaine discipline de marché dans le système, il y aurait des récompenses pour ceux qui chargent les bons produits au bon moment et les amènent au bon endroit.

M. Jordan: Il faut donc revoir le système; il ne s'agit pas simplement d'ajouter des wagons. Si on ne fait pas un certain nombre d'autres choses, tout en obtenant davantage de wagons peut–être, on arrivera à rien.

M. Campbell: C'est exact. C'est tout à fait essentiel. À n'importe quel moment, on peut dire qu'il y a un manque de wagons, un problème syndical ou un problème de qualité des produits, et tous ces problèmes sont vrais chacun dans leur sphère, mais il s'agit en fait d'un problème systémique.

M. Jordan: Oui. Il n'en reste pas moins qu'on peut signaler parfois un manque de wagons et sans aucun doute un excédent de wagons à certains moments.

M. Campbell: C'est exact.

M. Jordan: Le simple fait d'obtenir davantage de wagons ne va donc pas. . . il faut aller plus loin. Le système pose certains problèmes qu'il nous faut étudier.

Que dire des syndicats? Le problème est–il important? Quel rôle jouent les syndicats dans les problèmes que nous venons de mentionner? Constituent–ils un facteur important?

M. Campbell: Monsieur Jordan, selon les données les plus récentes, il y avait 17 unités de négociations entre le moment ou les denrées quittent la ferme et celui où elles sont prises en charge par les pilotes qui dirigent les navires au sud de Victoria. Cela est signe d'une certaine complexité.

M. Jordan: Je crois que vous avez répondu à ma question en mentionnant les 17 unités de négociations qui existent dans le système.

Le sénateur Olson: Puis–je demander à M. Campbell si certaines des réunions qui ont été convoquées pour tenter de résoudre ces problèmes ont été parrainées par son organisation, le Conseil des grains du Canada.

[*Texte*]

Mr. Campbell: Yes, sir, quite a few. If I'm allowed to say so, I think you've attended a few of them.

Senator Olson: I have indeed. The reason I'm asking you that question is because you have a motion here saying:

> That the Canada Grains Council request the Government of Canada immediately conduct an independent inquiry into the efficiency and competitiveness of grain handling through Canadian West Coast ports.

If you turn in your document that you passed out today and look at page F3.1, you set out there the purposes that were set out when the Canadian Grains Council was set up. I remember being there, but I didn't remember the exact wording that's in your document.

That's what the Canada Grains Council was set up for, to bring all the stakeholders and all the players in the whole system together occasionally to anticipate and solve these problems. Why haven't you done it?

Mr. Campbell: That's a very good point, sir. We have held policy workshops, bear-pit sessions, and as you know, we had approximately 110 delegates debate these issues in Vancouver during the second week of April. That debate did generate a lot of committee work. We have made recommendations. We've written to the Prime Minister and four ministers. We've offered our versions of solutions. We've drafted terms of reference. We're attempting to energize the four ministers. We've certainly had correspondence with you. Particularly with Minister Goodale we are pushing for action-oriented solutions.

• 1905

This will be on the agenda, as you may know, on May 16 when the minister holds a Vision conference. We have, though, tried to point out to him that there will be another $4 million of demurrage wasted between now and then, so we're very much anxious to contribute there.

Again, as you know, our membership is very diverse. We're not fighting amongst each other. We're all, I think, collectively crying uncle. The vested interest each of our members has is ready to be put aside for a more common good. I think there is enough pain out there right now that you will find more industry cooperation than you've seen in the past.

I think these groups are now coming back to the council as an alternative to the existing institutions and industry committees that exist specifically in transportation because there is total gridlock and loss of confidence in their respective views or motivation of the individual players. Somehow we have to rise above that. We are prepared as a council to do our very best.

We feel it needs a leadership/catalytic role from government. I want very much to clarify that doesn't mean it's your problem and you do it. We're prepared to assist, whether it be in terms of information, research, policy analysis or implementation.

[*Traduction*]

M. Campbell: Oui, plusieurs. Avec votre permission, je signalerai que vous avez assisté à quelques-unes d'entre elles.

Le sénateur Olson: En effet. Si je vous pose la question, c'est parce que vous avez ici une motion qui est ainsi libellée:

> Que le Conseil des grains du Canada demande au gouvernement du Canada de réaliser immédiatement une enquête indépendante sur l'efficacité et la compétitivité de la manutention des céréales dans les ports de la Côte ouest du Canada.

Je vous renvoie au document que vous avez distribué aujourd'hui; vous fixez à la page F3.1 les objectifs qui avaient été prévus lorsque le Conseil des grains du Canada a été créé. Je me souviens avoir été présent, mais je ne me rappelais pas les termes exacts qui figurent dans votre document.

Voilà pourquoi le Conseil des grains du Canada a été créé: pour réunir tous les intéressés et tous les intervenants du système de temps à autre afin de prévoir à l'avance ces problèmes et les résoudre. Pourquoi ne l'avez-vous pas fait?

M. Campbell: C'est une très bonne question. Nous avons organisé des ateliers sur la politique, des débats à huis clos et, comme vous le savez, 110 délégués à peu près ont discuté de ces questions à Vancouver au cours de la deuxième semaine d'avril. La discussion a donné lieu à un énorme travail de comité. Nous avons fait des recommandations. Nous avons écrit au Premier Ministre et à quatre ministres. Nous avons proposé nos solutions. Nous avons rédigé des ébauches de mandats. Nous tentons de donner aux quatres ministres une certaine impulsion. Il y a certainement eu un échange de correspondance avec vous. Nous poussons plus particulièrement le ministre Goodale pour qu'il passe à l'action.

Cela sera au programme, comme vous le savez, de la conférence convoquée par le ministre le 16 mai au sujet des orientations. Nous lui avons cependant signalé que quatre autres millions de dollars de frais de stationnement seront perdus d'ici-là, c'est pourquoi nous sommes tout à fait prêts à contribuer.

Encore une fois, comme vous le savez, nous avons des membres très différents. Nous ne luttons pas entre nous. Nous appelons tous collectivement au secours. Nos membres sont prêts à mettre de côté leurs intérêts personnels pour le bien de tous. Je crois que le secteur souffre tellement à l'heure actuelle qu'il va collaborer davantage que par le passé, vous aviez l'occasion de le constater.

Je crois que tous ces groupes reviennent maintenant s'adresser au conseil pour trouver des solutions de rechange parce qu'au sein des institutions qui existent et des comités de l'industrie spécialement créés pour les transports, nous sommes dans une impasse et nous n'avons plus confiance dans l'opinion de chacun ni dans la motivation des divers intervenants. Il faut d'une certaine manière viser plus loin. Notre conseil est prêts à faire de son mieux.

Je crois qu'il est nécessaire que le gouvernement joue un rôle de chef de file, de catalyseur. Je ne veux pas dire par là que c'est votre problème et que c'est à vous de le régler. Nous sommes prêts à participer, qu'il s'agisse de l'information, de la recherche, de l'analyse des politiques ou de leur mise en oeuvre.

[*Text*]

Senator Olson: You state on page 1 that your perception is that there is a "widespread view that existing government/institutional/industry processes are not coming to grips with the. . ." problem.

Isn't your council there for the purpose of addressing those things and discussing it to the point that they can at least identify very precisely what the problems are?

Mr. Campbell: Yes, Senator, that's the case. Transportation reform has not been on the short list, if you will, of council priorities until the last year and a half. We are now taking it very seriously. As I said earlier, we have struck two or three ad hoc committees to address this specifically, to try to come up with solutions and to bring them to government.

Senator Olson: But that's not what you're saying in this brief, if I may say so respectfully. They are asking the government to set up an inquiry under the Inquiries Act to look into this problem, rather than the Canada Grains Council, which was designed specifically for that purpose.

Mr. Campbell: Okay. We did say a federal–led inquiry, and we did say we are anxious and willing to play our role in that kind of an inquiry, a task force. It can be industry led, and I guess it will be industry led if there isn't some semblance of leadership or urgency expressed on behalf of the Government of Canada.

Senator Olson: Mr. Chairman, I don't know how far we're going into this, but we both know that an inquiry under the Inquiries Act will take several months. That doesn't deal with the short–term problems at all. That's why I'm surprised you didn't come with solutions rather than a recommendation that an inquiry be set up, when that's your job.

Mr. Campbell: Okay. We'll take that as empowerment to get on with the job, sir.

The Chairman: Thank you, Senator, for your information.

For our witnesses' information, we're going to sit and listen to all the witnesses until as long as it goes this evening. We have an in camera session slated for tomorrow to put our report together. We believe the situation is critical enough that we have to have immediate solutions, and we're going to put the recommendations, hopefully, on both ministers' desks just as soon as this committee arrives at the solutions we think are necessary in the short term, and proposals for the long term.

• 1910

I can almost say to you, Senator, that part of that—I don't want to pre–empt the committee—will not include any more royal commissions, inquiries or whatever else they call those things.

Senator Olson: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Easter: Doug, you won't be surprised that I'm not as enamoured with your report as some of the other members, given the avenues you and I have travelled in the past, especially with respect to the Western Grain Transportation Act. It's been a joyful experience for us both, I'm sure.

[*Translation*]

Le sénateur Olson: Vous dites à la page un qu'il vous semble qu'il y a une opinion largement répandue qui veut que les mécanismes en place au niveau du gouvernement, des institutions et de l'industrie ne s'attaquent pas aux problèmes.

N'appartient–il pas à votre conseil de s'occuper de cela et d'en discuter pour parvenir au moins à identifier avec précision les problèmes?

M. Campbell: Oui, sénateur, c'est bien le cas. La réforme des transports ne figurait pas sur la liste restreinte des questions prioritaires du conseil avant les derniers 18 mois. Nous prenons maintenant la chose très au sérieux. Comme je l'ai déjà dit, nous avons créé deux ou trois comités spéciaux chargés de s'occuper précisément de la question, d'essayer de proposer des solutions et de les soumettre au gouvernement.

Le sénateur Olson: Si je puis me le permettre d'intervenir, ce n'est pas ce que vous dites dans votre mémoire. Vous demandez au gouvernement de lancer une enquête dans le cadre de la Loi sur les enquêtes pour étudier le problème, plutôt que de le demander au Conseil des grains du Canada qui a été précisément conçu pour cela.

M. Campbell: Bon. Nous parlons effectivement d'une enquête menée par le gouvernement fédéral et nous avons dit que nous sommes prêts à jouer notre rôle dans ce genre d'enquête, au sein de ce groupe d'étude. Cette enquête pourra être dirigée par l'industrie, et je crois qu'elle le sera si le gouvernement du Canada ne veut pas jouer le chef de file ou voir qu'il y a urgence.

Le sénateur Olson: Monsieur le président, je ne sais pas jusqu'où nous pourrons poursuivre cette discussion, mais nous savons tous deux qu'une enquête dans le cadre de la Loi sur les enquêtes prend plusieurs mois. Cela ne résout pas du tout les problèmes à court terme. C'est pourquoi je suis surpris que vous ne proposiez pas des solutions plutôt qu'une recommandation visant à instituer une enquête, alors que c'est votre travail.

M. Campbell: Bon. Il s'agit par là de nous donner les moyens de faire le travail.

Le président: Merci, sénateur, pour ces renseignements.

Je signale à titre d'information pour nos témoins que nous allons siéger tant qu'il le faudra ce soir jusqu'à ce qu'on ait entendu tout le monde. Nous avons une séance à huis clos prévue pour demain matin pour mettre au point notre rapport. Nous estimons que la situation est suffisamment critique pour proposer des solutions immédiates et nous espérons pouvoir déposer les recommandations sur les bureaux des deux ministres dès que le Comité aura trouvé les solutions qu'il juge nécessaires pour le court terme et des propositions pour le long terme.

Monsieur le sénateur, je puis pratiquement vous affirmer qu'il n'y aura pas—et je ne veux pas empiéter sur le travail du comité—davantage de commissions royales, d'enquêtes ni d'autres choses du même genre, quel que soit le nom qu'on leur donne.

Le sénateur Olson: Merci, monsieur le président.

M. Easter: Doug, vous ne serez pas surpris si je n'apprécie pas autant votre rapport que certains autres membres du comité, étant donné les chemins que vous et moi avons parcourus par le passé, surtout en ce qui concerne la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Je suis sûr que ce fut une bonne expérience pour tous les deux.

[*Texte*]

Could you—

The Chairman: Mr. Campbell, would you like to respond?

Some hon. members: Oh, oh.

Mr. Campbell: No answer, thank you.

Mr. Easter: Could you explain to me how the Canada Grains Council is funded, from the beginning? What kind of democratic process do you have in developing policy?

Mr. Campbell: Had you remained in the chair, I am sure the questions would have been similar.

The Canada Grains Council initially was funded heavily by the federal government through three major departments—Industry, Trade and Commerce under Mr. Pepin; Agriculture when Senator Olson was in that portfolio; and Mr. Lang's agency when he was minister without portfolio responsibile for grains and oilseeds.

The federal proportion at that time was probably in the 80% to 90% range; today it is probably around 30%. There's been a steady cutback in federal contributions and a steady increase in member contributions. In the last three years we have gone from a membership of 30 organizations to 36 and we'll hopefully be adding another two here within the month. So we are increasing the industry content and reducing the government content although we do qualify for and do the odd research study, etc., for the federal government if required.

Mr. Easter: There's quite a list of some of the corporations you represent here, so would it be fair to say that the council is perhaps more industry–driven than producer–driven?

Mr. Campbell: Of the 36 members, we have 11 grain commodity groups. If you're doing a count, we have eight grain companies. The companies obviously contribute more money than the farm organizations do, but in terms of votes around the table at the 36–member board, the procedure is one member, one vote.

Mr. Easter: In connection with the problem we're examining here, I know you've been promoting deregulation since the early 1970s. Who do you believe is ultimately responsible for the problems we're up against this year? You say we've lost perhaps $27 million by April 1. Who specifically is ultimately responsible for that? We had one witness who pointed to the railways.

Mr. Campbell: Well, when you say responsible, clearly the people who pay in the short term are our farmers—it takes them 18 months to feel the bill—and our merchants who do not have the option to defer sales or find a way around demurrage bills.

In terms of accountability, quite frankly you could set up a cottage industry just as the Americans are trying to do in terms of measuring the impact of Canadian imports. There is no perfect answer to that.

Our system is there because it is a product of history. We've added band–aid after band–aid, regulation after regulation and competing laws and institutions, so I have no idea how you can specifically point to one element for accountability.

[*Traduction*]

Pourriez–vous...

Le président: Monsieur Campbell, voulez–vous répondre?

Des voix: Oh, oh!

M. Campbell: Je m'abstiendrai de répondre, merci.

M. Easter: Pourriez–vous m'expliquer comment le Conseil des grains du Canada est financé depuis le début? Quel processus démocratique suivez–vous pour mettre au point les politiques?

M. Campbell: Si vous étiez resté à la présidence, je suis sûr qu'on vous aurait posé les mêmes questions.

Le Conseil des grains du Canada était au départ largement financé par le gouvernement fédéral et plus précisément par trois gros ministères: le ministère de l'Industrie et du Commerce lorsque M. Pépin était en poste; le ministère de l'Agriculture lorsque le sénateur Olson détenait ce portefeuille et l'organisme de M. Lang lorsqu'il était ministre sans portefeuille chargé des céréales et des oléagineux.

La part fédérale était sans doute à l'époque de l'ordre de 80 à 90 p. 100; à l'heure actuelle elle doit avoisiner les 30 p. 100. Il y a eu une réduction régulière des contributions fédérales et une augmentation régulière des contributions des membres. Au cours des trois dernières années, nous sommes passés de 30 organisations membres à 36 et nous espérons en avoir deux de plus d'ici la fin du mois. Nous augmentons donc la part de l'industrie et nous réduisons celle du gouvernement même si nous y avons droit et il nous arrive au besoin de faire des travaux de recherche pour le gouvernement fédéral.

M. Easter: Nous avons une liste impressionnante de certaines sociétés que vous représentez ici. Pouvons–nous donc dire que le Conseil est davantage inspiré par l'industrie que par les producteurs?

M. Campbell: Sur les 36 membres, nous avons 11 groupes pour les céréales. Si vous faites le compte, nous avons huit compagnies céréalières. Les compagnies fournissent évidemment des sommes plus importantes que les organisations agricoles, mais pour ce qui est du vote au conseil d'administration constitué de 36 membres, chaque membre a droit à une voix.

M. Easter: En ce qui concerne le problème que nous étudions ici, je sais que vous prônez la déréglementation depuis le début des années soixante–dix. Selon vous, qui est en définitive responsable des problèmes que nous connaissons cette année? Vous dites que nous avons peut–être perdu 27 millions de dollars au 1er avril. Qui en définitive est le vrai responsable? Un témoin a montré du doigt les chemins de fer.

M. Campbell: Ma foi, lorsque vous parlez de responsabilité, il est clair que ceux qui payent à court terme sont nos agriculteurs—il leur faut 18 mois pour sentir passer la facture—et nos commerçant qui n'ont pas la possibilité de reporter les ventes ou de trouver le moyen de contourner les factures de stationnement.

Pour ce qui est de la responsabilité, vous pourriez bien franchement mettre au point une industrie familiale comme les Américains sont en train d'essayer de faire pour évaluer l'effet des importations canadiennes. Il n'y a pas de réponse idéale à cette question.

Notre système s'est fait petit à petit avec le temps. Nous avons empilé les unes sur les autres les solutions d'urgence, les réglementations, les lois et les institutions contradictoires. Je ne vois donc vraiment pas comment on peut précisément montrer du doigt un de ces éléments et lui en faire porter la responsabilité.

[*Text*]

In the Western Grain Transportation Act, there were major improvements to the previous legislation that did define the roles of the minister, the Grain Transportation Agency and the railways, so that's a significant improvement. But they aren't all the players.

Mr. Easter: That's true, they're not all the players. I fairly vividly recall the discussions that used to take place when you were a vice–president with CN. It was said that if we brought in a somewhat deregulated system, we would have the GTA and there would be penalties if the railways didn't live up to their obligations.

• 1915

Isn't it a fact that in terms of not having the rolling stock in place. . .yes, they've argued along the lines of leases, but we have never. . . I will admit the railways performed pretty well most of the years since the Grain Transportation Act came into place, but the fact is that until now CP may have invested some—and congratulations to them; they have invested here recently—but they haven't put in the capital expenditures to be able to perform in the system without depending on lease. Now we get caught short on lease and farmers are ending up paying a bill, or losses of $27 million.

Don't they hold some responsibility there? Doesn't the GTA hold some responsibility for not enforcing those penalties earlier, or at least threatening to? I even hear that maybe those penalties are not in regulations. If they're not, then the government holds some responsibility for not living up to its obligations in terms of seeing that they're regulated. What's your view on that?

Mr. Campbell: There's certainly an element of truth in everything you're saying, Mr. Easter, but I think you have to look at it with a little more balance. The railways do submit their investment plans on an annual basis. CN and CP have spent in the neighbourhood of $2 billion to $3 billion double–tracking and improving the system to the west coast. I believe you know the cost of steel; you know the cost of adding to locomotives.

There are many things the railways have done to the satisfaction of the Senior Grain Transportation Committee, which you're aware of, the Grain Transportation Agency and the minister. I'm not privy to any detailed information, but in each of the last 10 years my understanding is that the railways' plans were submitted and were deemed acceptable.

On the question of car supply, railway discipline is that you don't run with a fat fleet; you run with a lean fleet. All the homework done in this area shows that this is the prudent way to do it. If the industry deliberately wants a surplus fleet and wishes either to encourage the railway to make that purchase or lease, or to do so on behalf of shippers—and some of them have probably come to you suggesting a 50¢–a–tonne surcharge to build up a war chest to purchase cars—fine. But at this point in time the railways are not to improperly inflate the cost index.

[*Translation*]

Dans la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, il y avait des améliorations importantes par rapport à la législation précédente où étaient précisés les rôles du ministre, de l'Office du transport du grain et des chemins de fer. Il y a donc une nette amélioration. Mais il y a d'autres intervenants.

M. Easter: C'est vrai, il y a d'autres intervenants. Je me souviens très bien des discussions qui avaient lieu lorsque vous étiez vice–président du CN. Il avait été dit que si on procédait à une certaine déréglementation du système, on aurait l'Office du transport du grain et des pénalités seraient imposées si les chemins de fer ne remplissaient pas leurs obligations.

N'est–il pas vrai que pour ce qui est du matériel roulant qui manque... Oui, on a parlé de location, mais nous n'avons jamais... J'admets que les chemins de fer ont fait un assez bon travail la plupart du temps depuis que la Loi sur le transport du grain est entrée en vigueur, mais il faut dire que jusqu'à maintenant le CP a peut–être investi—et je l'en félicite; il a investi récemment—mais il n'a pas fait les dépenses d'immobilisations nécessaires pour fonctionner dans le système sans devoir avoir recours aux locations. Nous avons maintenant des problèmes avec les locations et ce sont les agriculteurs qui finissent par payer la facture que représentent les 27 millions de dollars de pertes.

Les chemins de fer n'ont–ils pas une responsabilité à cet égard? L'Office du transport du grain n'a–t–il pas des responsabilités pour ne pas avoir appliqué ces pénalités plus tôt ou du moins avoir menacé de le faire? Le bruit court même que ces pénalités ne figurent peut–être même pas dans la réglementation. Si elles n'y sont pas, alors c'est le gouvernement qui a quelque responsabilité parce qu'il n'a pas rempli ses obligations pour ce qui est de faire en sorte que cela se fasse. Qu'en pensez–vous?

M. Campbell: Il y a certainement un peu de vrai dans tout ce que vous dites, monsieur Easter, mais je crois qu'il faut regarder les choses avec un peu plus d'impartialité. Les chemins de fer présentent leur plan d'investissement chaque année. Le CN et le CP ont dépensé à peu près deux à trois milliards de dollars pour doubler les voies et pour améliorer le réseau vers la Côte Ouest. Je pense que vous connaissez le coût de l'acier; vous connaissez le coût des chargements plus importants que doivent tracter les locomotives.

Les chemins de fer ont fait beaucoup pour donner satisfaction au Comité supérieur du transport du grain et, vous le savez, à l'Office du transport du grain et au ministre. Je n'ai pas de renseignements détaillés, mais au cours des dix dernières années, je pense que les chemins de fer ont présenté leurs plans qui ont été jugés acceptables.

Pour ce qui est de fournir des wagons, on fonctionne généralement dans les chemins de fer avec un parc réduit plutôt qu'un parc gonflé. Toutes les études réalisées sur la question montrent qu'il est prudent de procéder de la sorte. Si l'industrie souhaite délibérément un parc excédentaire et veut encourager les chemins de fer à procéder à ces achats et à ces locations, ou à le faire au nom des expéditeurs—et certains d'entre eux sont sans doute venus vous trouver en proposant un supplément de 50c. la tonne pour se constituer une réserve afin d'acheter des wagons—très bien. Mais en ce moment précis, les chemins de fer ne peuvent pas gonfler indûment l'indice des coûts.

[*Texte*]

I remind you that the taxpayers and the farmers pay the railways' cost. If the railways' cost is $1.25 when it could be $1, the farmer and the taxpayer pay that bill. So if one of your recommendations is to have a surge fleet to handle extra situations, then I think that is a very legitimate question to debate.

Mr. Easter: No, I'm not—

The Chairman: Mr. Easter, I'm sorry. I'll allow you—

Mr. Easter: You usually allow one last one.

The Chairman: What a sweet–talker. As long as it's one.

Mr. Easter: I am not recommending surge capacity. I hear all these great and wonderful things that a deregulated system is going to give us. I heard—and some of it from you—when the Western Grain Transportation Act was going to be passed, all the weird and wonderful things the passage of the WGTA was going to live up to.

When the time comes for the railways to live up to those obligations in terms of having that capacity in place, it isn't there. I don't think that can be denied. It isn't there. It's as simple as that. We have to recognize that. We have to recognize the cost to producers and we have to find some way of ensuring that the cost isn't borne by producers, that those parties to the system who are responsible should be held responsible.

Mr. Campbell: Part of my point, Mr. Easter, is that it's a regulated system. There is a regulated process to assess whether rail capacity is there. To my knowledge rail capacity has been there, given that administered kind of approach to planning. If you are talking a market–oriented system, then somebody immediately rushes out and leases cars.

Mr. Easter: If the GTA is responsible, then let's fire the people there if they're responsible for not living up to their obligations. It cuts both ways.

The Chairman: First let him answer the question.

Mr. Easter: Sorry, Mr. Chairman.

Mr. Campbell: I'll pass, Mr. Chairman.

• 1920

The Chairman: Mr. Campbell, thank you very much, as I said earlier, for your brief. Will you express our thanks to your membership. Thanks for staying with us this evening.

Mr. Benoit: Good evening. I just want to get your opinion on this clarified. Mr. Easter referred to getting more cars as being the major part of the solution. Do you believe that getting more rail cars is a major part of the solution?

Mr. Campbell: No, sir, I think that is a very convenient way to look at the problem. If we have growing crops, which we all hope we will, and growing markets, then there obviously is a point in time when you need more fleet. I think the long–

[*Traduction*]

Je vous rappelle que les contribuables et les agriculteurs payent le prix des transports ferroviaires. Si le coût des chemins de fer est de 1,25$ alors qu'il devrait être de 1$, c'est l'agriculteur et le contribuable qui payent cette facture. Si l'une de vos recommandations consiste donc à avoir un parc gonflé pour faire face aux situations extraordinaires, je crois qu'on peut légitimement en discuter.

M. Easter: Non, je ne. . .

Le président: Monsieur Easter, je regrette. Je vous autorise. . .

M. Easter: Vous autorisez en général une dernière question.

Le président: Quel beau parleur vous faites! Si ce n'est qu'une question. . .

M. Easter: Je ne recommande pas qu'on augmente subitement la capacité, j'entends parler de toutes ces bonnes et belles choses qu'amènera un système déréglementé. J'ai entendu vanter—et cela venait en partie de vous—toutes les choses extraordinaires que l'adoption de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest allait amener, au moment où on se préparait à l'adopter.

Une fois le moment venu, et lorsque les chemins de fer sont appelés à remplir leurs obligations pour ce qui est de la capacité existante, les promesses ne sont pas tenues. On ne peut le nier. La capacité reste insuffisante. C'est aussi simple que cela. Il faut le reconnaître. Il faut reconnaître qu'il y a un coût pour les producteurs et trouver des solutions pour faire en sorte que ce ne soit pas les producteurs qui assument ce coût mais que ceux qui dans le système sont responsables rendent des comptes.

M. Campbell: Je dis notamment, monsieur Easter, que nous avons un système réglementé. Il y a un processus réglementé qui permet de vérifier si nous avons la capacité ferroviaire voulue. Que je sache, la capacité ferroviaire était là dans le cadre d'un système administrativement planifié. Si vous envisagez un système axé sur le marché, alors certains vont aussitôt aller louer des wagons.

M. Easter: Si l'Office du transport du grain est responsable, mettons ses agents à la porte s'ils n'ont pas rempli leurs obligations. Il faut être logique!

Le président: Permettez–lui de répondre à la question pour commencer.

M. Easter: Je vous prie de m'excuser, monsieur le président.

M. Campbell: Je passe, monsieur le président.

Le président: Monsieur Campbell, merci beaucoup, encore une fois, pour votre exposé. Nous vous prions de transmettre nos remerciements à vos membres. Merci d'être resté avec nous ce soir.

M. Benoit: Bonsoir. J'aimerais simplement que vous me précisiez votre opinion sur la question. M. Easter a dit qu'obtenir davantage de wagons constituait un élément important de la solution. Pensez–vous que ce soit le cas?

M. Campbell: Non, je pense que c'est une façon très commode d'envisager le problème. Lorsque les récoltes poussent bien, ce que nous espérons tous, et lorsque les marchés croissent, il arrive fatalement un moment où on a besoin d'un

[*Text*]

standing industry issue has been better utilization of the existing fleet. You've heard various people say that at good times Thunder Bay can cycle in seven days; at good times Vancouver can cycle in a dozen days.

Mr. Benoit: I've seen five days out of Vancouver.

Mr. Campbell: And you know that sulphur and coal and potash can cycle; they have different disciplines, different systems. That didn't happen all at once. That was 20–odd years of the shipper and the carrier, the mine and the vessel operator getting together to cut costs, to cut corners, to streamline things, and if something goes wrong, a siren blows or a pink slip is handed out. Those are the disciplines we're talking about that are heavily absent from the grain industry.

Mr. Benoit: Then do you believe that moving to a market–driven car allocation system and grain movement system is a necessary part of the solution to this problem?

Mr. Campbell: I know your preference is for very precise answers, and I will say to you that I believe 20 of our 36 member organizations would heartily endorse that approach. When I say that, it does not mean that the other 16 would be opposed, but I think the strong sense of our membership is that that would be a move in the right direction, a positive move.

Mr. Benoit: I have just one last short question and it's on the inquiry. You've called for a federal government–led inquiry here. There is an inquiry set up now made up of people from industry, and I have a lot of faith in the results of this inquiry. Then, once there are solutions proposed by this group, government would have to play a part in terms of removing the regulation that's in the way and changing legislation. Do you feel that might be a more reasonable approach to an inquiry rather a government–led inquiry?

Mr. Campbell: It's an excellent point. One of your predecessors suggested, not too diplomatically, that everybody in the room knew the answers, so why didn't we speak frankly. I believe we can sit down collectively in coffee shops all over the place and agree pretty quickly on the answer. The right fix is often not in the room; it's a combination of industry practices changing, regulations being streamlined, ministers buying in. We have to find the combination.

What we have right now is this very complex system. It's partly industry, partly government, partly institutions, partly bureaucrats, and we're all well–intentioned, but we have to all come together to collectively press the right buttons. I think we have the capability to do it, and if we don't, then we deserve the Third World status that's almost implicit in some of the comments from our oriental customers.

Mr. Benoit: Thank you very much for your answers.

[*Translation*]

parc supplémentaire. Je crois que le problème qui existe de longue date dans l'industrie est celui d'une meilleure utilisation du parc existant. Nous avons entendu plusieurs personnes dire que lorsque les choses vont bien, Thunder Bay peut avoir un cycle de rotation des wagons de sept jours et Vancouver de 12 jours.

M. Benoit: J'ai entendu parler de cinq jours pour Vancouver.

M. Campbell: Et vous savez que le soufre, le charbon et la potasse peuvent supporter ces cycles; il y a des habitudes différentes, des systèmes différents. Cela ne s'est pas produit du jour au lendemain. Il a fallu que pendant 20 et quelques années les expéditeurs et les transporteurs, les exploitants des mines et des navires se réunissent pour réduire les coûts, rogner sur les coûts, rationaliser l'exploitation, et lorsque quelque chose ne va pas, le signal d'alarme retentit, sinon c'est un papier rose qu'on vous remet. Voilà la discipline dont on parle qui fait gravement défaut dans le secteur céréalier.

M. Benoit: Pensez–vous que le fait de passer à un système de répartition des wagons et à un système d'acheminement des céréales axés sur le marché soit un élément indispensable de la solution pour ce problème?

M. Campbell: Je sais que vous aimez les réponses très précises et je vous dirai que je crois que sur nos 36 organisations membres, 20 seraient tout à fait favorables à cette idée. Mais cela ne veut pas dire que les 16 autres s'y opposeraient. Je crois cependant que nos membres estimeraient que ce serait vraiment un pas dans la bonne direction, une mesure positive.

M. Benoit: J'ai une dernière petite question au sujet de l'enquête. Vous avez demandé qu'une enquête soit organisée par le gouvernement fédéral. Il y a maintenant un groupe de travail constitué de représentants de l'industrie qui est constitué pour faire enquête et je crois beaucoup dans les résultats de cette enquête. Une fois que le groupe aura proposé des solutions, le gouvernement aura un rôle à jouer pour ce qui est de supprimer la réglementation gênante et de changer la législation. Pensez–vous que ce soit une façon plus raisonnable d'envisager l'enquête que de demander qu'elle soit menée par le gouvernement?

M. Campbell: Excellente question. L'un de vos prédécesseurs a laissé entendre sans faire preuve de trop de diplomatie, que tout le monde dans cette salle connaissait les réponses et a demandé pourquoi on ne parlait pas franchement. Je crois qu'on peut aller prendre le café ensemble n'importe où et nous entendre très vite sur la réponse. La vraie solution ne se trouve pas toujours dans cette salle. Elle est constituée d'un ensemble de choses. Il s'agit de changer les habitudes de l'industrie, de rationaliser la réglementation, de faire accepter les choses par les ministres. Il faut s'attaquer à l'ensemble.

Nous avons pour l'instant un système très complexe. Il est constitué en partie par l'industrie, en partie par le gouvernement, en partie par les institutions, en partie par les fonctionnaires, et nous avons tous les meilleures intentions du monde, mais il nous faut nous rassembler pour actionner les bonnes manettes. Je crois que nous avons la capacité de le faire, et si nous ne le faisons pas, nous mériterons alors le qualificatif de pays du tiers monde qui est presque implicite dans certaines des remarques faites par nos clients orientaux.

M. Benoit: Merci beaucoup pour vos réponses.

[*Texte*]

The Chairman: I welcome now Hubert Esquirol of the Western Canadian Wheat Growers Association. Are you mad at us for keeping you this long?

• 1925

Mr. Hubert Esquirol (President, Western Canadian Wheat Growers Association): No, I don't get mad, I get even.

The Chairman: Oh. Go ahead, here's your chance.

Mr. Esquirol: Thank you very much, Mr. Chairman. It's indeed an honour and a pleasure to be here.

I should start over. I don't think it's an honour and a pleasure to be here; we've been doing this for 10 years and it seems we still have the problem. I have a lot of faith in you, Mr. Chairman, and I think this will be the last time that you and I talk about this for some time.

The Western Canadian Wheat Growers welcomes the opportunity to appear before this emergency joint hearing of the seaway subcommittee and the agriculture subcommittee.

J'ai remarqué que quelques–uns parmi vous parlaient français. Si vous voulez m'adresser des questions dans l'autre langue officielle, je serai très heureux d'y répondre.

Our association has been actively attempting to resolve the present railcar crisis since earlier this year. In January, at our annual meeting, we passed a resolution urging the Grain Transportation Agency to allow shippers to use private cars. In March we wrote to the GTA and the Minister of Transport with our recommendations to help ease the situation.

Although the causes of this, the present crisis, are rooted in outdated and harmful transportation legislation, we recognize that the purpose of this hearing is to consider immediate solutions. We want to first outline our view of the current situation and then provide recommendations for the subcommittee's consideration. We will also provide recommendations on those measures needed to solve this issue on a more permanent basis.

There is a crisis in the movement of grain from the prairies to the west coast ports. However, to suggest that it has been caused by a railcar shortage is inaccurate and oversimplified. The problem began in the fall of 1993 when increased demand for grain cars became apparent. You heard today from the railways and the Wheat Board on that issue.

[*Traduction*]

Le président: Je souhaite maintenant la bienvenue à Hubert Esquirol, qui représente la Western Canadian Wheat Growers Association. Êtes–vous en colère de vous être fait imposer cette longue attente?

M. Hubert Esquirol (président, Western Canadian Wheat Growers Association): Non, au lieu de me mettre en colère, je prends ma revanche.

Le président: Ah, bon. Et bien, voilà l'occasion de le faire.

M. Esquirol: Merci beaucoup, monsieur le président. C'est un honneur et un grand plaisir que d'être parmi vous.

Je recommence. Ce n'est ni un honneur ni un plaisir d'être de nouveau devant le comité. Cela fait déjà 10 ans que nous présentons nos doléances devant les comités, alors que le problème reste entier. J'ai tout à fait confiance en vous, monsieur le président, et je suis donc convaincu que c'est aujourd'hui la dernière fois que vous et moi allons discuter de cette question pour un bout de temps.

Les Western Canadian Wheat Growers sont très heureux de l'occasion qui leur est donnée aujourd'hui de comparaître devant le sous–comité de la voie maritime du St. Laurent et de l'agriculture à l'occasion de cette séance conjointe d'urgence.

I noticed that a number of you speak French. If you wish to address your questions to me in the other official language, I would be very pleased to answer them.

Notre association cherche activement à résoudre la crise actuelle des wagons de chemins de fer depuis le début de cette année. En janvier, lors de notre assemblée annuelle, nous avons adopté une résolution exhortant l'office du transport du grain à permettre aux expéditeurs de se servir de wagons privés. En mars, nous avons écrit aux responsables de l'OTG ainsi qu'au ministère des Transports pour leur transmettre des recommandations devant permettre d'améliorer la situation.

Bien que la cause profonde de la crise actuelle soit la législation présentement appliquée dans le domaine des transports, qui est non seulement tout à fait dépassée mais qui nous fait du tort, nous reconnaissons que l'objet de cette audience est d'examiner des solutions pouvant être adoptées dans l'immédiat. Nous aimerions commencer par vous faire un survol de la situation actuelle pour ensuite soumettre à l'approbation du sous–comité des recommandations précises. Nous allons également vous faire des recommandations au sujet des mesures qui devront être prises pour régler le problème de façon permanente.

Il existe en effet une crise à l'heure actuelle en ce qui concerne l'acheminement des céréales des Prairies vers les ports de la côte ouest. Dire cependant que cette crise résulte d'une pénurie de wagons est à la fois erroné et simpliste. Ce problème a commencé à se manifester à l'automne de 1993, alors que la demande de wagons de transport de céréales s'est accrue. Je crois que les représentants des chemins de fer et de la Commission canadienne du blé vous ont déjà fait un exposé aujourd'hui à ce sujet.

[*Text*]

The U.S. corn crop was reduced by two billion bushels and Canadian exporters moved in to meet the demand. Most of this market is served by rail. The turn–around time on cars destined for the United States is several days longer than that on trips made within Canada, which, as you heard earlier today, averages about 20 days.

The shortfall in the U.S. crop is only one factor. Other factors contributing to the situation include the lack of available cars for leasing because of the flooding in the Mississippi, increased durum sales to the United States, cold weather, as you heard, and the late harvest. Also, we have the expanded production and sale of specialty crops and the ongoing labour management disputes of the west coast in Vancouver.

The railcar situation has been of crisis proportion since early in the crop year. Forecasts by the grain trade indicate that the backlog will not be dealt with by the end of this crop year. We will be entering the new crop year with the same complications. This is particularly disturbing given that grain production in our export program in 1993–94 is not abnormally large; by that, we mean it is not a record year.

Prairie farmers are incurring heavy losses in the tens of millions of dollars because of demurrage costs and long sales. I think it's hundreds of millions of dollars, because two million tonnes by the Canadian Wheat Board at $100 per tonne is $200 million. The long–term profitability of farmers and the trade is in jeopardy. Canada's reputation as a reliable supplier has been tarnished—''tarnished'' is a polite word.

The Minister of Agriculture has just returned from a trade mission to Asia. Japan and China, traditional Canadian customers, have raised concerns about our ability to supply grain this year and into the future. These concerns should not be taken lightly. Fundamental structural changes must be made. However, immediate measures must also be taken to alleviate the crisis before it creates even more damage to the health of the grain industry.

The wheat growers recommend that the following immediate steps be taken to alleviate railcar capacity problems—I use the words ''railcar capacity problems''.

The GTA must allow shippers to add private cars to the fleet on a non–chargeable basis. I trust that you and your staff know what that means.

On March 15 the senior grain transportation committee, which includes industries and farmer representation, recommended that the GTA allow private cars to be leased by companies to help in the railcar capacity.

[*Translation*]

Comme la récolte de maïs aux États–Unis était déficitaire de 2 milliards de boisseaux, les exportateurs canadiens se sont mobilisés pour répondre à la demande. La majorité des clients de ce marché sont desservis par chemin de fer. Le cycle de rotation des wagons destinés aux États–Unis est plus long de plusieurs jours que celui qui correspond aux parcours à l'intérieur du Canada, qui est en moyenne de 20 jours, comme on vous l'expliquait plus tôt aujourd'hui.

Toutefois, la récolte déficitaire des États–Unis n'est qu'un facteur parmi d'autres. Notons également le manque de wagons de location, à cause des crues du Mississippi, des ventes accrues de blé dur aux États–Unis, l'hiver très rigoureux, comme on vous l'a déjà dit, et la date tardive de la moisson. Il convient aussi de mentionner la production et les ventes de cultures spéciales et le conflit du travail qui n'a toujours pas été réglé au port de Vancouver sur la côte ouest.

Quant aux wagons, nous sommes en état de crise depuis le début de l'année de récolte. D'après les prévisions d'experts du commerce des céréales, l'arriéré ne pourra être éliminé d'ici à la fin de la campagne agricole en cours. Nous allons donc entamer une nouvelle année de récolte avec les mêmes difficultés. C'est d'autant plus inquiétant que la production céréalière destinée à l'exportation en 1993–1994 n'est pas excessivement importante; autrement dit, il ne s'agit pas d'une année record.

Les agriculteurs de la région des Prairies perdent des dizaines de millions de dollars à cause des frais de stationnement et des longues périodes d'attente pour l'acheminement du produit. Je pense qu'il s'agit en fait de plusieurs centaines de millions de dollars, parce que d'après les tarifs de la Commission canadienne du blé, 2 millions de tonnes de blé, à raison de 100$ la tonne, cela fait 200 millions de dollars. Par conséquent la rentabilité des agriculteurs et du commerce en général est menacée à long terme. La bonne réputation du Canada, qui a toujours été considéré comme un fournisseur fiable, a été gravement atteinte—pour ne pas employer un terme plus énergique.

Le ministre de l'Agriculture arrive d'une mission commerciale en Asie. Le Japon et la Chine, qui ont toujours été de bons clients pour le Canada, auraient exprimé certaines préoccupations concernant notre capacité d'assurer l'approvisionnement en céréales cette année et à l'avenir. Il ne faut surtout pas prendre tout cela à la légère. Il faut absolument opérer des changements structurels tout à fait fondamentaux. Cependant, des mesures doivent être prises immédiatement pour atténuer la gravité de la situation avant qu'elle ne nuise encore plus à la viabilité de l'industrie céréalière.

Les producteurs de blé recommandent que le gouvernement prenne immédiatement les dispositions suivantes pour enrayer les graves problèmes que pose la capacité insuffisante des wagons de transport de céréales—vous remarquerez que j'ai parlé de «problèmes de capacité insuffisante».

L'OTG doit permettre aux expéditeurs, sans frais, d'ajouter un certain nombre de wagons privés aux parcs de wagons céréaliers. Je suppose que vous et votre personnel savez ce que cela implique.

Le 15 mars, le comité principal du transport du grain, au sein duquel sont représentés l'ensemble des industries et des agriculteurs, a recommandé que l'OTG permette aux compagnies de louer des wagons privés pour accroître la capacité.

[*Texte*]

[*Traduction*]

• 1930

Railways are responsible for supplying cars and they have added cars to the fleet this year. However, if the railways aren't able for one reason or another to access additional cars, or are unable to access them as cheaply as private shippers, the shippers should be given the opportunity to increase capacity for the whole system and utilize those extra cars for their own benefit. Currently the GTA policy actually is a disincentive for shippers to bring cars into the fleet.

Les compagnies de chemins de fer sont chargées de fournir des wagons et elles ont ajouté un certain nombre de wagons au parc cette année. Cependant, si les chemins de fer, pour une raison ou une autre, ne peuvent mettre la main sur des wagons supplémentaires, ou ne peuvent les avoir aussi bon marché que les expéditeurs privés, ceux–ci devraient avoir l'occasion d'accroître la capacité d'ensemble du système et d'utiliser ces wagons supplémentaires pour répondre à leurs propres besoins. À l'heure actuelle, la politique de l'OTG dissuade les expéditeurs d'accroître le parc de wagons céréaliers.

The GTA ignored the senior grain transportation committee's advice due to concerns about significant marketing advantages for certain shippers. The GTA's mandate is to facilitate the movement of grain and to ensure that the grain transportation system is efficient and effective. It appears that the GTA is more concerned with so–called equity issues for some shippers than with the interest of farmers.

L'OTG n'a tenu nul compte des conseils du comité principal du transport du grain parce qu'il craignait que certains expéditeurs finissent par avoir un avantage commercial important par rapport à d'autres. Le mandat de l'OTG est de faciliter le mouvement du grain et de s'assurer que le système de transport des céréales est à la fois efficace et efficient. Il semble que l'OTG soit davantage préoccupé par de prétendues questions d'équité, en ce qui concerne le traitement des expéditeurs, que par les intérêts des agriculteurs.

The Minister of Transport must direct the GTA to act on the recommendations of the senior grain transportation committee.

Le ministère des transports doit donc charger l'OTG d'adopter immédiatement les recommandations du comité supérieur du transport du grain.

Our second recommendation is that backtracked cars from Thunder Bay to Fort Francis and from Thunder Bay to Emerson should be deemed to have travelled to Thunder Bay, rather than physically moving the cars. The railways attempted the deeming process in 1985, just after the implementation of the Western Grain Transportation Act, but the National Transportation Agency ordered railways to move the cars through Thunder Bay or else shipments would not qualify for the Crow benefit. Obviously, it seems like legal interpretation instead of economic realities.

Voici donc notre deuxième recommandation: qu'on considère que les wagons ramenés en arrière entre Thunder Bay et Fort Francis, et entre Thunder Bay et Emerson aient fait le parcours jusqu'à Thunder Bay, plutôt que de déplacer physiquement les wagons. Les compagnies de chemins de fer ont essayé de suivre une telle procédure en 1985, peu de temps après la mise en vigueur de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, mais l'Office national des transports a ordonné aux chemins de fer de déplacer les wagons jusqu'à Thunder Bay s'ils voulaient pouvoir prétendre à la subvention du Nid–de–Corbeau. Dans ce cas, l'interprétation officielle de la loi l'emporte sur la réalité économique.

Since the beginning of the crop year, at least 600 cars per week have been backtracked to qualify for the subsidy under the Western Grain Transportation Act. Obviously, these cars are not being properly utilized, as it takes several days to travel to Thunder Bay. Moreover, when cars do arrive in Thunder Bay, they often sit for several more days awaiting sales or results of germination tests. You heard about that here today.

Depuis le début de la campagne agricole, au moins 600 wagons par semaine ont été ramenés en arrière pour pouvoir prétendre à la subvention prévue dans la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Il est clair que ces wagons ne sont pas bien utilisés, car il faut plusieurs jours pour faire le parcours jusqu'à Thunder Bay. De plus, lorsque ces wagons arrivent à Thunder Bay, ils restent inutilisés pendant encore plusieurs jours, en attendant les ventes ou les résultats d'essai de germination. Je pense qu'on vous en a déjà parlé aujourd'hui.

Not only is backtracking inefficient from the perspective of railcar use, it's a complete waste of taxpayers' money, adds extra cost to the system, and lowers returns to the prairie farmers. As you were told today, all the costs go into the pot and then we pay a portion of that cost through a very complicated formula.

Non seulement le recul des wagons est inefficace, du point de vue de leur utilisation, mais c'est un gaspillage total de deniers publics qui fait augmenter les coûts du système et baisser le rendement des agriculteurs des Prairies. Comme on vous l'a déjà expliqué, tous les coûts sont regroupés et nous en payons tous une partie, qui est calculée en fonction d'une formule très complexe.

We recommend that immediate action be taken to deem the cars to have travelled to Thunder Bay.

Nous recommandons donc que le gouvernement prenne immédiatement des dispositions pour faire en sorte que ces wagons puissent être réputés avoir fait le parcours jusqu'à Thunder Bay.

Thirdly, we should amend the Western Grain Transportation Act to allow demurrage to be charged by railways against those shippers who do not return cars to the allocation pool within a specified time, or if they use the cars for

Troisièmement, nous recommandons qu'on modifie la Loi sur le transport du grain de l'Ouest pour permettre aux compagnies de chemins de fer de faire payer des frais de stationnement aux expéditeurs qui ne renvoient pas les wagons

[*Text*]

storage. Grain companies frequently hold cars that sit on sidings and marshalling yards for extended periods of time, using railcars for storage or waiting for sales. Under the WGTA, there is no demurrage assessed by railways against shippers who tie up rolling stock. I think you questioned that in some detail here this afternoon.

We suggest that a demurrage procedure be instituted. I'll gladly answer questions on that if that alarms some of you.

The Canadian Wheat Board's special trucking program should be expanded to include all high–throughput facilities capable of handling 50 cars or more. A trucking incentive should be established to encourage farmers to deliver direct to the elevator of their choice.

In mid–April the Canadian Wheat Board established a trucking program to move grain from country elevators in southern Saskatchewan to AgPro terminals in Moose Jaw and Saskatoon to help alleviate the car shortage. The problem is that grain is being trucked from some very high–volume elevators located on high–volume branch lines. It's being trucked past high–throughput facilities into AgPro.

So obviously the regulation, the structure, is so twisted that we now move grain by truck past high–volume lines and past high–volume elevators.

Dont't get me wrong, the program has some merit. The program has some merit in assisting with the railcar situation and better use of locomotive power. But our association recommends that the Canadian Wheat Board include all prairie high–throughput facilities with the capacity of loading the said amount of cars.

Under the current program, farmers are paying twice. First they pay the trucking costs from their farms to the country elevator and pay the elevation charges at the country elevator, then they pay through their pool accounts the second elevation at the terminal and elevation fees again. We recommend that a trucking incentive be paid to those farmers who want to deliver their grain directly to a high–throughput facility. It seems just asinine that we have to go through a country elevator, and then the process starts over again and goes to a terminal, when it could go from the farm gate to a terminal.

[*Translation*]

au pool dans un délai bien précis, ou qui s'en servent à des fins d'entreposage. Les compagnies céréalières gardent souvent les wagons sur des voies d'évitement ou dans des gares de triage pendant de longues périodes, au cours desquelles ces wagons servent uniquement à entreposer le grain ou encore restent inutilisés en attendant les ventes. Aux termes de la LTGO, les chemins de fer ne peuvent faire payer des frais de stationnement aux expéditeurs qui ne renvoient pas le matériel roulant au moment voulu. Je pense que vous avez d'ailleurs posé des questions détaillées sur cet état de choses cet après–midi.

Nous proposons donc l'adoption d'un système de frais de stationnement. Je serai d'ailleurs ravi de répondre à vos questions à ce sujet si cette proposition soulève des doutes dans votre esprit.

Le programme de camionnage spécial de la Commission canadienne du blé devrait être élargi pour inclure toutes les installations à capacité élevée qui peuvent traiter 50 wagons ou plus. Il faut également créer une incitation au transport routier pour encourager les agriculteurs à livrer directement leurs céréales aux silos de leur choix.

À la mi–avril, la Commission canadienne du blé a établi un programme de transport routier pour acheminer les céréales des silos terrestres du Sud de la Saskatchewan vers les silos AgPro situés à Moose Jaw et à Saskatoon pour atténuer le problème de la pénurie de wagons. Le problème, c'est que le grain est acheminé par camions à partir de silos à capacité très élevée situés près d'embranchements ayant eux aussi une capacité élevée. C'est–à–dire que ces céréales sont transportées par camions, au lieu de passer par des installations à capacité élevée comme celles d'AgPro.

Donc, vous voyez bien que la réglementation et la structure ont à ce point déformé la situation que nous trouvons normal de transporter le grain par camion sur des parcours où il existe des embranchements et des silos à très forte capacité.

Entendons–nous: ce programme présente certains avantages — surtout pour ce qui est d'atténuer le problème du transport par chemin de fer et d'assurer une meilleure utilisation des locomotives. Mais notre association recommande que la Commission canadienne du blé prenne des dispositions pour inclure l'ensemble des installations à capacité élevée qui peuvent charger le nombre de wagons voulus.

En vertu du programme actuel, les agriculteurs paient deux fois. Ils doivent d'abord payer les frais de camionnage, depuis la ferme jusqu'au silo terrestre et les frais de magasinage de silo, et ensuite, par l'entremise de leurs comptes au pool, ils doivent payer les frais de la seconde période de magasinage, ainsi que les frais de silos habituels. Nous recommandons donc que les agriculteurs qui veulent livrer directement leurs céréales à une installation à capacité élevée puissent bénéficier de mesures d'incitation au transport routier. Il semble absurde d'avoir à passer par un silo terrestre, pour ensuite refaire tout le processus pour acheminer les céréales vers le terminus, alors que le grain pourrait tout simplement être acheminé directement de la ferme au terminus.

[*Texte*]

[*Traduction*]

• 1935

Alternative ports, like the port of Seattle, should be used to export Canadian grain. I hate to use this analogy because it's so simple, but a gopher has two holes in its home. If something goes wrong in one, it can go out the other side. It's imperative for the west coast to have a second gopher hole. We should put a system in place whereby we can use the port of Seattle.

D'autres ports, comme le port de Seattle, devraient être utilisés pour exporter les céréales canadiennes. J'hésite à faire cette analogie parce qu'elle est un peu simpliste, mais c'est comme le chien des prairies dont le terrier comporte plusieurs issues. En cas de difficulté, il a toujours une issue supplémentaire. Eh bien, il faut que le côte ouest ait une issue supplémentaire. Nous devons absolument mettre en place un système qui va permettre l'utilisation du port de Seattle.

The wheat growers recommend all avenues be considered in exporting our grain. The port of Vancouver is experiencing an extreme backlog of ships waiting to be loaded. I think it's 33 or more today. At a demurrage charge of about $10,000 U.S. per ship, farmers are paying millions of dollars unnecessarily. You heard all about that today.

Les producteurs de blé recommandent qu'on explore toutes les possibilités d'exportation de nos céréales. À l'heure actuelle, il existe au port de Vancouver un important arriéré de navires qui attendent d'être chargés. Je pense qu'il y en a plus de 33 à l'heure actuelle. Étant donné que les surestaries se montent à environ 10 000$ américains par navire, les agriculteurs perdent des millions de dollars sans raison. Je pense qu'on vous a déjà expliqué tout cela aujourd'hui.

I'd like to draw your attention to one real life example. An ocean–going vessel called the *Red Rose* was in the port of Vancouver all of February and March. That vessel took on a demurrage bill of $400,000 or $15 a tonne. On a per–acre basis that's more than the Saskatchewan grain farmer nets in one year.

Je voudrais vous citer un exemple concret. Un navire océanique du nom de *Red Rose* est resté au port de Vancouver pendant les mois de février et mars. Les surestaries se sont élevées à 400 000$ dans ce cas–là, soit 15$ la tonne. Si on fait le calcul en fonction du nombre d'acres, c'est supérieur aux gains nets annuels d'un céréaliculteur de la Saskatchewan.

We recognize using alternative ports may be more costly than using Canadian ports. Nonetheless, those extra costs are offset by the benefits of moving grain and keeping our customers satisfied. It seems we've overlooked that.

Nous sommes tout à fait conscients du fait que le recours à d'autres ports pourrait coûter plus cher que de passer par des ports canadiens. Il faut tout de même se rappeler que ces coûts supplémentaires sont contre–balancés par les avantages que présente le transport rapide des céréales et la possibilité de répondre aux besoins de nos clients. Jusqu'à présent, nous n'en n'avons pas tellement tenu compte.

The Chairman: Mr. Esquirol, could you go back for a moment, please. What was the name of that vessel?

Le président: Monsieur Esquirol, pourriez–vous revenir un petit peu en arrière. Quel était le nom du navire en question?

Mr. Esquirol: The *Red Rose*.

M. Esquirol: Le *Red Rose*.

The Chairman: Give me those numbers again.

Le président: Donnez–moi de nouveau les chiffres.

Mr. Esquirol: Four hundred thousand dollars in demurrage costs.

M. Esquirol: Quatre cent mille dollars de surestaries.

Mr. Harris: Is that U.S. dollars?

M. Harris: Il s'agit de dollars américains?

Mr. Esquirol: Yes, everything's in U.S. dollars.

M. Esquirol: Oui, toujours.

An hon. member: That's over five hundred then.

Une voix: C'est donc plus de 500 000$.

Mr. Esquirol: To be exact, six hundred; $15 a tonne. The name of the contact person escapes me but he had a list at the Canada Grains Council in Vancouver. Maybe my colleague, Doug Campbell, has it in his briefcase. It's pretty wide. Is that satisfactory, Mr. Chairman?

M. Esquirol: Pour être précis, 600 000$, à raison de 15$ la tonne. Je ne me rappelle plus du nom de la personne–ressource, mais je sais que cette personne avait toute une liste qu'elle avait obtenue du Conseil des grains du Canada à Vancouver. Mon collègue, Doug Campbell, a peut–être cette liste dans sa serviette. Disons qu'il y en a pas mal. Est–ce que cela vous satisfait, monsieur le président?

The Chairman: Thank you.

Le président: Oui, merci.

Mr. Esquirol: Grain handlers and longshoremen should be directed to work weekends and overtime on the west coast to help alleviate the extreme backlog of ships waiting to load grain. I have a qualification. At a Canada Grains Council meeting the longshoremen promised us they would work 7 days a week, 24 hours a day. So longshoremen—we're soft on them because they've promised to work. This was written in part when I was absent, so I apologize for that.

M. Esquirol: Il faut exiger que les manutentionnaires céréaliers et les débardeurs travaillent des week–ends et fassent des heures supplémentaires sur la côte ouest pour éliminer l'important arriéré de navires qui attendent de charger les céréales. À ce sujet, je dois d'ailleurs faire une petite mise au point. Lors d'une réunion du Conseil des grains du Canada, les débardeurs nous ont promis de travailler sept jours par semaine et 24 heures sur 24. Donc, nos critiques visent moins les débardeurs puisqu'ils ont déjà promis de travailler tant qu'il faudra. Ce mémoire a été rédigé pendant mon absence, alors je m'excuse si cette petite erreur a pu s'y glisser.

[*Text*]

The Chairman: I think we're going to hear from them in a few moments.

A voice: Not the longshoremen, the grain handlers.

The Chairman: Thank you.

Mr. Esquirol: The very people whose jobs are directly impacted by grain exports seem to be the most reluctant to assist in the efficient movement of grain. Continual labour–management disputes at the west coast have led to the current situation. I think you heard part of that this afternoon. Government must take all measures to ensure round–the–clock operation at the west coast terminals, 7 days a week. If nurses and RCMP and railroad workers can work 7 days a week, maybe we should all work 7 days a week.

I think I've used up my 10 minutes. But if you're comfortable, I can continue.

The Chairman: Go ahead.

Mr. Esquirol: I know we're not supposed to deal with long term, but you have a very serious challenge before you and it's imperative you be given a bird's eye view. Maybe through a question period you can formulate a bit of a road map.

Although the subcommittee's hearings are focused on immediate solutions, it must be recognized that the present difficulties are the result of excessive, misguided regulations that have constrained the grain transportation system for years. We make these recommendations and hope government will finally listen to the needs of western farmers for fundamental change.

The Government of Canada should revamp car procurement procedures to ensure we do not again face a crisis of this magnitude. In order to solve this problem, this nation must decide if grain handling and transportation are governed by market forces or by the legislative process. It is time we treat grain in the same manner as sulphur or coal.

Grain transportation, including car allocation, must be driven by market forces not by government regulation. Shippers and carriers must be able to freely negotiate rates at the time of sale. At present, shippers make sales and hope they can receive an adequate number of cars on a timely basis to fulfil their obligations. Car allocation should be coordinated by railways and shippers so grain transportation functions without interference from government agencies. A market–driven policy is necessary to ensure the grain industry does not face a crisis like this again. The Western Grain Transportation Act must be reformed to ensure that the most efficient grain handling transportation system is put in place. Obviously the track record speaks for itself on that one.

[*Translation*]

Le président: Je pense que nous allons d'ailleurs les recevoir dans quelques minutes.

Une voix: Non, pas les débardeurs, les manutentionnaires céréaliers.

Le président: Merci.

M. Esquirol: Les personnes mêmes dont les emplois sont directement touchés par les exportations de céréales semblent être les plus réticent à nous aider à acheminer efficacement les céréales. La crise actuelle résulte en partie des conflits de travail constants sur la côte ouest. Je crois qu'on vous en a déjà un peu parlé cet après–midi. Le gouvernement doit donc prendre les mesures qui s'imposent pour s'assurer que les terminus de la côte ouest vont être opérationnels 24 heures sur 24, sept jours par semaine. Si le personnel infirmier, la GRC et les cheminots peuvent travailler sept jours par semaine, nous devrions peut–être tous envisager de le faire.

Je pense que mes 10 minutes sont déjà écoulées. Mais si vous êtes d'accord, je veux bien continuer encore un peu.

Le président: Allez–y.

M. Esquirol: Je sais que vous ne nous avez pas demandé de parler du long terme, mais vous êtes confronté à un défi de taille et il importe donc qu'on vous présente une optique plus globale. Vous pourrez peut–être y voir un peu plus clair en nous posant des questions détaillées tout à l'heure.

Bien que les audiences du sous–comité aient pour objet de trouver des solutions dans l'immédiat, il faut reconnaître que les difficultés que nous connaissons actuellement résultent de l'application de règlements excessifs et peu judicieux qui entravent le système de transport des céréales depuis de nombreuses années. En vous présentant ces recommandations, nous osons espérer que le gouvernement va enfin reconnaître qu'il faut répondre aux besoins des agriculteurs de l'ouest en opérant des changements fondamentaux.

Le gouvernement du Canada devrait réviser ses procédures d'affectation des wagons pour s'assurer que nous n'allons plus jamais être confronté à une crise de cette gravité. Pour enrayer le problème, le Canada doit d'abord décider si la manutention et le transport des céréales vont être régis par les forces du marché ou par des dispositions législatives. Il est grand temps que les céréales bénéficient du même traitement que le soufre ou le charbon.

Il faut absolument que le transport du grain, y compris l'affectation des wagons, soit tiré par les forces du marché, et non par la réglementation gouvernementale. Les expéditeurs et les transporteurs doivent avoir la possibilité de négocier librement les tarifs au moment de la vente. À présent, les expéditeurs vendent leurs produits et espèrent pouvoir obtenir un nombre suffisant de wagons en temps voulu pour respecter leurs obligations. Il faut que les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs soient chargés de coordonner l'affectation des wagons pour pouvoir garantir l'acheminement des céréales sans l'ingérence d'organismes gouvernementaux. Il faut mettre en oeuvre une politique axée sur le marché pour garantir que l'industrie céréalière n'aura plus jamais à faire face à une crise de cette nature. Il faut réformer la Loi sur le transport du grain de l'Ouest pour s'assurer de l'instauration du système de transport et de manutention des céréales le plus efficace possible. Sur ce plan–là, les expériences du passé sont assez éloquentes.

[*Texte*]

[*Traduction*]

• 1940

In short, the Western Grain Transportation Act is out of date and acts as an impediment to efficient grain movement. You talked about that this afternoon when you talked about going to Thunder Bay and then back to Manitoba to be redirected south. Our marketplace is changing. We must better serve our customers. Our over-regulated system is cumbersome and is therefore unable to respond to changes. It stifles the grain industry from reacting to market forces. Obviously the opening of the U.S. market is a case in point.

Bref, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest est tout à fait dépassée et constitue une entrave au mouvement efficace des céréales. Vous en avez discuté d'ailleurs cet après-midi, lorsque vous parliez du fait qu'il faut aller jusqu'à Thunder Bay et ensuite au Manitoba avant d'être réorienté vers le sud. Le marché est en voie d'évolution. Nous devons être en mesure de mieux servir nos clients. Notre système est lourd en raison du nombre excessif de règlements qui s'appliquent et ne peut donc répondre rapidement aux changements. Ceci empêche l'industrie céréalière de réagir aux forces du marché. L'ouverture du marché américain en est un excellent exemple.

With a total revamping of the Western Grain Transportation Act, paying the Crow benefit directly to farmers and giving shippers and railways the ability to respond to change, we can ensure that our industry becomes profitable. The wheat growers also recommend that the Western Grain Transportation Act be completely eliminated on shipments to the U.S., as it is a trade irritant to our American friends.

Une révision en profondeur de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest permettrait de verser directement la subvention du Nid-de-Corbeau aux agriculteurs tout en accordant aux expéditeurs et aux chemins de fer les moyens de réagir au changement; c'est ainsi que nous allons pouvoir assurer la rentabilité de notre industrie. Les céréaliculteurs recommandent également que la Loi sur le transport du grain de l'Ouest ne vise plus les expéditions vers les États-Unis, puisqu'il s'agit là d'une pomme de discorde entre nous et nos clients américains.

The Wheat Board should be supporting direct hit loading terminals on the west coast by ensuring the movement of a specific volume of clean grain to prairie points. If you don't know what we're talking about here, there is a proposal to build a new terminal facility in Vancouver to handle unit trains of clean grain and put them directly on a boat. The Wheat Board has refused to make a commitment to that facility in order to alleviate some of the problems that we're talking about this afternoon. It's very frustrating and very unfortunate.

La Commission canadienne du blé devrait soutenir les terminus de chargement direct de la côte Ouest en veillant à ce que soit acheminée une quantité bien déterminée de céréales propres vers différents points situés dans les Prairies. Au cas où vous ne seriez pas au courant, on propose de construire une nouvelle installation à Vancouver pour traiter des trains-blocs de céréales propres qui seraient directement chargés sur les navires. La Commission canadienne du blé a refusé de s'engager à construire cette installation pour éliminer les problèmes que nous vous avons décrits cet après-midi. En ce qui nous concerne, c'est non seulement frustrant mais fort malheureux.

We still have an antiquated system of unloading grain cars in port. The ultimate process is to use 100-car unit trains that leave the prairies loaded with clean grain and travel to the ports in one block.

Notre système de déchargement des wagons-trémies dans les ports est tout à fait dépassé. La meilleure solution serait de se servir de trains-blocs ayant une centaine de wagons qui quitteraient les Prairies chargés de céréales propres pour faire le parcours jusqu'aux ports d'un seul trait.

For your information, this isn't foreign thinking. In December 1973 some of directors of our association, along with Searle Grain, I believe, put the 100-car unit train together in Saskatoon and sent it to Vancouver between Friday afternoon and Monday morning. So this was done 21 years ago.

Si cela peut vous intéresser, cette idée n'est pas nouvelle. En décembre 1973, certains administrateurs de notre association, ainsi que Searle Grain, si je ne m'abuse, ont préparé un train-bloc de 100 wagons à Saskatoon et l'ont envoyé à Vancouver entre le vendredi après-midi et le lundi matin. C'est donc quelque chose qui s'est fait il y a 21 ans.

Once at their destination, the cars pass over a loop track and dump their cargoes into a pit or onto a conveyer belt for direct loading into a ship. This process is now used for coal and potash in Vancouver, and for corn in Thunder Bay. As I said, Mercury International Terminals is a project under way in Vancouver. A major stumbling block for this terminal is its inability to assure adequate volumes of clean grain. The Canadian Wheat Board should be encouraged to work with the most efficient system and lowest cost alternative for farmers.

Une fois arrivés à leur destination, les wagons passent dans une voie de raccordement et vident leur contenu dans une trémie de réception ou sur un transporteur à courroie de façon à assurer le chargement direct sur le navire. Ce procédé est actuellement utilisé pour le charbon et la potasse à Vancouver, et pour le maïs à Thunder Bay. Comme je vous le disais, un projet est actuellement en cours à Vancouver au Mercury International Terminals. L'un des obstacles auxquels s'est heurté ce terminus concerne son incapacité à garantir des volumes suffisants de grain propre. Il faut donc encourager la Commission canadienne du blé à opter pour le système le plus efficace qui coûte le moins cher aux agriculteurs.

[*Text*]

Grain cars should be privately owned. Under the present system, railcars for grain are not assessed any value. Today we talked about regulation and a lot of other things, but we didn't put a value on rolling stock. Most are provided by third parties—the Canadian Wheat Board, the Government of Canada or the provinces—so there is no sense of urgency because no one is responsible. There is no demurrage because the owner lives 1,000 miles away. If cars were privately owned, railcars would have value. This would encourage the most efficient use of the grain car fleet, and obviously if it has value and it gets tied up at a siding, it would incur demurrage.

Immediate action by the federal government is absolutely necessary to minimize further damage to farmers, to farmers' profitability and to the industry's reputation as a supplier. Over the longer term, a market–based solution is needed. As this crisis has shown, a highly regulated, centrally planned allocation system fails to respond to the demands of a dynamic marketplace. It assumes that a government agency knows the transportation needs of shippers better than shippers themselves.

We need a system in which shippers and carriers are free to buy, sell and lease cars. Shippers should be able to bid for cars at the time they arrange for a sale. The marketplace would then automatically adjust the size of the fleet to meet the sales program. There would be no need for government to own any cars. Market forces must drive this industry, not government regulation.

The Chairman: Thank you, Mr. Esquirol. You leave no doubt as to your position.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Can you quickly tell me about this backtracking of cars? I think I have an idea of what's happening. Can you tell me exactly what happens there?

• 1945

Mr. Esquirol: Mr. Chairman, I can answer the question in a condensed version, but I have with me a three–page document that illustrates it very well. I'd be more than happy to leave it with the committee.

The Chairman: Will you table it with us?

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): I'll withdraw my question if he does that.

Mr. Esquirol: Do you have a recording secretary? Is that okay, Mr. Chairman?

The Chairman: Absolutely.

[*Translation*]

Les wagons–trémies devraient appartenir aux particuliers. En vertu du système actuel, on considère que les wagons servant au transport des céréales n'ont aucune valeur. Nous avons parlé aujourd'hui de réglementation et de toutes sortes de choses, mais nous n'avons pas discuté de la valeur du matériel roulant. La plupart des wagons sont fournis par des tiers—la Commission canadienne du blé, le gouvernement du Canada ou les provinces—et comme personne n'est responsable des wagons, les gens estiment qu'ils peuvent les garder aussi longtemps qu'ils le veulent. On n'impose aucun frais de stationnement si le propriétaire habite à 1 000 milles de distance. Si les wagons appartenaient aux expéditeurs ou agriculteurs particuliers, ils auraient une certaine valeur. Ceci permettrait d'encourager l'utilisation la plus efficace possible du parc de wagons céréaliers car si l'on attribuait une certaine valeur à ces wagons, il y aurait automatiquement des frais de stationnement s'ils restaient longtemps dans une voie d'évitement.

Le gouvernement fédéral doit donc agir instamment pour minimiser les pertes des agriculteurs et la réduction de leur rentabilité et pour rétablir la bonne réputation de l'industrie en tant que fournisseur fiable. À long terme, il faut évidemment envisager une solution axée sur le marché. Comme cette crise nous a permis de le constater, un système d'attribution centralisé et très réglementé ne permet pas de répondre aux exigences d'un marché dynamique. Il part du principe qu'un organisme gouvernemental est mieux placé pour connaître les besoins en matière de transport des expéditeurs que les expéditeurs eux–mêmes.

Nous avons donc besoin d'un système qui permette aux expéditeurs et aux transporteurs d'acheter, de vendre et de louer librement les wagons. Les expéditeurs devraient être en mesure de présenter des offres pour obtenir des wagons au moment de conclure la vente. Le marché se chargerait ensuite de rajuster automatiquement l'importance du parc pour répondre aux besoins du programme de vente. À ce moment–là, le gouvernement n'aurait pas besoin de wagons. Ce sont les forces du marché qui doivent tirer l'industrie, et non la réglementation.

Le président: Merci, monsieur Esquirol. Vous avez clairement énoncé votre position.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Pourriez–vous m'expliquer très brièvement cette histoire de recul des wagons? Je crois avoir une vague idée de la situation. Mais pourriez–vous me l'expliquer en détail?

M. Esquirol: Monsieur le président, je vais rapidement résumer la situation, mais je peux vous fournir un document de trois pages qui l'explique en détail. Je serai très heureux de vous fournir ce document.

Le président: Voulez–vous nous en laisser une copie?

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): À ce moment–là, je peux retirer ma question.

M. Esquirol: Avez–vous une secrétaire de séance? Ça va, monsieur le président?

Le président: Absolument.

[*Texte*]

Mr. Esquirol: Anyway, the cars go from central Saskatchewan and from Alberta down to Thunder Bay, back to Winnipeg, south to Emerson and then down to the States. They travel 813 miles for nothing.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): And they do that just to pick up the subsidy?

Mr. Esquirol: That's right.

Senator Olson: Six hundred cars a week?

Mr. Esquirol: Six hundred cars a week.

The Chairman: Where does that number come from? We're getting different numbers.

Mr. Esquirol: Well, you're hearing different numbers because sometimes it's uncomfortable for certain parties when we ask hard questions. We put a staff person on this, a very competent individual, who amassed this number by talking to people in the trade. They talked to the XCANs and the Cargills and the pioneers of the world, and everybody said that range was very accurate. It might even be more, but we did the conservative number. The railways may be able to provide a more accurate number. I can't speak for them.

Senator Olson: Mr. Chairman, could we have how much of that is durum and how much is barley?

The Chairman: Would you have that?

Senator Olson: Just close.

Mr. Esquirol: I can't give you that.

Senator Olson: But you could find it for us in a couple of days.

Mr. Esquirol: For a fee we can do anything.

Some hon. members: Oh, oh!

Senator Olson: Well, Mr. Chairman, provide the fee.

Mr. Esquirol: Just on that note, Mr. Chairman, I'm the first volunteer, an unpaid person who appeared before you today. I'm glad to be here, but I just can't go on doing the work that other staff would do.

Senator Olson: I understand that.

Mr. Esquirol: There are people in the room who can do that, who should be able to do that.

The Chairman: Just on that point, Mr. Harris, you've asked a question and I'll do it from memory. I gave the figure originally through this hearing process of at least an average of 330 cars that were rebuilt. We heard from the railways and they weren't accurate in their assessment. They said somewhere between 200 and 300 a week.

[*Traduction*]

M. Esquirol: Quoi qu'il en soit, les wagons quittent le centre de la Saskatchewan et de l'Alberta pour aller à Thunder Bay, ensuite à Winnipeg, ensuite vers le sud jusqu'à Emerson et après aux États–Unis. C'est–à–dire qu'ils font un parcours de 813 milles pour rien.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Et ce, uniquement pour avoir droit à la subvention?

M. Esquirol: C'est exact.

Le sénateur Olson: Et cela vise 600 wagons par semaine?

M. Esquirol: Oui, 600 wagons par semaine.

Le président: D'où vient ce chiffre? Nous entendons toutes sortes de chiffres différents.

M. Esquirol: Eh bien, si vous entendez toutes sortes de chiffres différents, c'est parce que certaines personnes ne savent pas trop quoi répondre lorsqu'on leur pose des questions difficiles. Nous avons chargé un membre de notre personnel de faire des recherches à ce sujet—il s'agit d'ailleurs d'une personne fort compétente—et il a pu obtenir ce chiffre en parlant avec diverses personnes qui travaillent dans ce domaine. Il a parlé à des gens comme le directeur de XCAN ou Cargills et d'autres grands pionniers, et tout le monde lui a dit que ces chiffres étaient tout à fait exacts. C'est peut–être encore plus élevés, mais nous avons préféré nous contenter d'un chiffre plutôt conservateur. Les compagnies de chemins de fer pourront peut–être vous donner un chiffre plus exact. Malheureusement, je ne puis parler pour elles.

Le sénateur Olson: Monsieur le président, pourrait–on savoir de quelle quantité de blé dur et d'orge il s'agit?

Le président: Auriez–vous ces chiffres?

Le sénateur Olson: Des chiffres approximatifs, bien entendu.

M. Esquirol: Non, je ne peux pas vous les fournir.

Le sénateur Olson: Mais vous pourriez nous les obtenir d'ici quelques jours.

M. Esquirol: Si vous nous payez, nous pouvons tout faire.

Des voix: Oh, oh!

Le sénateur Olson: Eh bien, monsieur le président, il va bien falloir les payer.

M. Esquirol: Dans ce même ordre d'idées, monsieur le président, je suis le premier bénévole, c'est–à–dire la première personne non rémunérée à comparaître devant le comité aujourd'hui. Je suis ravi d'être là, mais je ne peux plus continuer de faire le travail que font les employés rémunérés d'autres groupes.

Le sénateur Olson: Oui, je comprends.

M. Esquirol: Il me semble que vous avez accès à des personnes qui peuvent vous obtenir cette information, ou qui devraient pouvoir vous l'obtenir.

Le président: Sur ce même point, monsieur Harris, puisque vous avez posé une question précise, je vais essayer de vous répondre en faisant appel à ma mémoire. Dans le cadre de ces audiences, j'ai parlé au départ d'une moyenne d'au moins 330 wagons qui auraient été remis en état. Nous avons reçu les témoignages des chemins de fer, mais leur évaluation n'était pas juste. Ils nous ont parlé de 200 ou 300 wagons par semaine.

[*Text*]

Mr. Esquirol: Each.

The Chairman: That's a very good point. Well, no, the number I got is from the WGTA. You say it's 600.

A witness: Mr. Chairman, in CP the number is about 100 a week. I can't speak for Canadian National.

The Chairman: Canadian National?

A witness: Mr. Chairman, the number is about 150 a week.

The Chairman: So that's 250. And you say that it's 600.

Mr. Esquirol: Well, our work was done in the wintertime—

The Chairman: Thank you for that information.

Mr. Esquirol: —January or February; it may have changed. I can't dispute the railways' numbers, but I think it changes.

A witness: It does fluctuate, by the way.

The Chairman: We're getting in evidence now from the audience, which is fine. This is the way it should go. I wanted a round–table discussion, but my colleagues here decided you'd never be able to control it.

Do we have a consensus that the number could be somewhere between 300 and 350 cars per week on an average?

Senator Olson: Mr. Chairman, may I suggest that you have to put a date on that. It's clear that it was substantially higher in January and February than it is now, for some obvious reasons.

The Chairman: No, I'm not talking about individual weeks, I'm talking about on an average, over an extended period of time.

A witness: We would have to double–check the numbers—

The Chairman: Could we get those undertakings as fast as we can?

Mr. Esquirol: Mr. Chairman, one car is too many.

The Chairman: Dick, I'm sorry to have usurped your question.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): That's all right. In point number five, alternative port of Seattle. . .I talked about this the other day with someone and I asked why we aren't using the Seattle port when we can't get loaded or unloaded in Vancouver. The answer was that once the product crosses the border, it loses the subsidy, so the extra cost of shipping it to Seattle would be higher. In making this recommendation, I suppose that you've looked into it. Is it economically feasible to do that? I guess you're going to save the demurrage charges in the port of Vancouver. What is your conclusion when you add that all in?

[*Translation*]

M. Esquirol: Chaque.

Le président: Vous soulevez un excellent point. En fait, non. Le chiffre que j'ai obtenu est celui de l'OTG. Vous, vous dites que c'est plutôt 600.

Un témoin: Monsieur le président, je sais que CP évalue le nombre à environ 100 par semaine. Mais je ne peux pas vous dire de combien il pourrait s'agir dans le cas du Canadien National.

Le président: Le Canadien National?

Un témoin: Monsieur le président, il s'agit d'environ 150 par semaine.

Le président: Cela donne donc 250. Alors que vous, vous prétendez que le nombre dépasse 600.

M. Esquirol: Eh bien, nous avons fait nos recherches pendant l'hiver. . .

Le président: Je vous remercie de cette information.

M. Esquirol: . . .au mois de janvier ou février; la situation a peut–être changé depuis. Je ne conteste pas nécessairement les chiffres qui vous ont été fournis par les compagnies de chemins de fer, mais j'ai l'impression que la situation évolue.

Un témoin: Oui, le nombre fluctue.

Le président: Maintenant, les membres de l'auditoire participent à la discussion, et c'est très bien. C'est justement ce que je souhaitais. Je voulais faire une véritable table ronde, mais mes collègues étaient convaincus que nous pourrions difficilement contrôler la situation à ce moment–là.

Existe–t–il un consensus pour dire que le nombre de wagons pourrait être de 300 à 350 par semaine, en moyenne?

Le sénateur Olson: Monsieur le président, je pense qu'il faudrait y rattacher une date. Il est clair que le nombre était considérablement plus élevé en janvier et février que maintenant, pour des raisons évidentes.

Le président: Non, je ne parle pas de semaines en particulier; je parle d'une moyenne sur une longue période.

Un témoin: Il faudrait vérifier de nouveau les chiffres. . .

Le président: Pourriez–vous nous les transmettre dans les plus brefs délais?

M. Esquirol: Monsieur le président, s'il y en a seulement un, c'est déjà trop.

Le président: Dick, excusez–moi de vous avoir volé votre question.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Je ne vous en tiendrai pas rigueur. Au point numéro 5, vous parlez du port de Seattle. . . J'en discutais l'autre jour avec quelqu'un et je lui ai justement demandé pourquoi nous ne servions pas du port de Seattle, étant donné qu'il n'y a plus rien qui bouge à Vancouver. Voilà ce qu'il m'a dit: Une fois que la marchandise traverse la frontière, aucune subvention n'est payable, ce qui fait que le transport en passant par le port de Seattle coûte plus cher. Je suppose que vous avez dû vous renseigner avant de nous faire cette recommandation. Est–ce vraiment une solution économique? Je sais qu'on n'a pas à payer les frais de stationnement au port de Vancouver. Mais quand on tient compte de tout, pensez–vous que ce soit vraiment une bonne solution?

[*Texte*]

[*Traduction*]

• 1950

Mr. Esquirol: There are probably three parts to the answer.

First, I don't know at what point western grain transportation qualifies in the British Columbia rail system. I understand it has to go right to Vancouver. The railways can answer that better than I can. If it crosses the border at Chilliwack, it doesn't qualify.

We've done it before with barley and, as with every first experiment, some things went wrong. Maybe it should be like a fire drill. Maybe we should have shipments going to Seattle every month, so when we need Seattle we will have used it before and ironed out the bottlenecks.

The Wheat Board can answer this better than I can because it has all the numbers, but—

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): It doesn't give us answers.

Mr. Esquirol: Only God knows, I guess, but I think it's not as effective to go through Vancouver. When you start paying expensive demurrage bills of $15 a tonne, you can go anywhere on the planet on salt water for $25 a tonne. So we have to start putting things into perspective.

Mr. Jordan: There's an awful lot of meat in this. It's excellent.

The Minister of Agriculture and Agri–Food has been going to Asia, Japan, and China trying to get new customers. It would appear we can't supply the customers we now have, so it makes sort of a farce of his trip to sell Canadian grain when we aren't recognized now as being a reliable supplier. I wonder if he knows that.

I find this deemed thing fascinating. Are you telling me they were just running up there and back so they could qualify for a grant?

Mr. Esquirol: The railways would be better able to answer that, but, for example, durum wheat from Moose Jaw goes to Winnipeg and then to Thunder Bay through the marshalling yards. It has to go through the marshalling yards to qualify under the legislation. Then it's pulled back some 400 miles for CP and 290 or 300 for CN before going southward to its destination in the United States.

Mr. Jordan: There are those who would oversimplify it and say our problem is lack of cars, but if that sort of nonsense is going on, I'm quite convinced the problem isn't lack of cars; it's deploying the equipment we have with a good measure of common sense.

M. Esquirol: La réponse à cette question a trois volets.

D'abord, je ne sais pas à partir de quel point du réseau ferroviaire de la Colombie–Britannique le grain de l'Ouest devient admissible à la subvention. Je crois comprendre qu'il doit être acheminé jusqu'à Vancouver. Mais les chemins de fer sont évidemment mieux placés que moi pour répondre à cette question. Si le grain traverse la frontière à Chilliwack, d'après ce qu'on m'a dit, il n'est pas admissible.

Nous avons déjà fait des expériences avec l'orge, et comme pour toute chose, il y a toujours des anicroches au départ. Il faudrait peut–être procéder comme on le fait pour un exercice d'incendie. C'est–à–dire que nous devrions peut–être envoyer une certaine quantité de grain à Seattle chaque mois, afin d'éviter les anicroches au moment où nous avons besoin du port de Seattle.

La Commission canadienne du blé est donc mieux placée que moi pour répondre à cette question, puisqu'elle a tous les chiffres pertinents, mais. . .

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Cela ne nous aide pas à obtenir une réponse.

M. Esquirol: Dieu seul peut répondre à la question, je suppose, mais j'ai l'impression qu'il est moins efficace de passer par Vancouver. Quand on pense qu'il faut payer 15$ la tonne de frais de surestarie à Vancouver, on fait bien de se rappeler que par voie océanique, on peut aller n'importe où sur la planète pour 25$ la tonne. Il faut donc essayer de voir la situation avec un certain recul.

M. Jordan: Vous nous avez vraiment donné matière à réflexion. C'est excellent.

Le ministre de l'Agriculture et de l'Agro–alimentaire se déplace en Asie, au Japon et en Chine en essayant d'obtenir de nouveaux clients. Si nous ne pouvons même pas approvisionner nos clients actuels, je trouve un peu absurde qu'il fasse le tour du monde pour vendre les céréales canadiennes alors qu'on ne nous considère même pas comme un fournisseur fiable. Je me demande s'il est au courant.

Je suis tout à fait fasciné par votre explication au sujet des wagons que nous devrions considérer comme ayant fait un certain parcours. Êtes–vous en train de nous dire que ces wagons faisaient tout ce grand parcours uniquement pour avoir droit à la subvention?

M. Esquirol: Les compagnies de chemins de fer sont mieux placées que moi pour répondre à cette question, mais je peux vous dire, par exemple, que le blé dur quitte Moose Jaw pour aller à Winnipeg, et ensuite à Thunder Bay, en passant par les gares de triage. Il faut qu'il passe par les gares de triage pour être admissible aux termes de la loi. Après, les wagons rebroussent chemin sur 400 milles, dans le cas du CP, et sur 290 ou 300, dans le cas du CN, avant d'aller vers le sud, aux États–Unis.

M. Jordan: Certains seraient tentés de trouver une explication simpliste et de dire que le problème découle du manque de wagons, mais si l'on maintient ce genre de procédure absurde, à mon avis, ce n'est pas en raison d'un manque de wagons. Il faut donc commencer à utiliser le matériel disponible de façon beaucoup plus logique.

[*Text*]

You say the system is antiquated. You suggested unloading is a slow and, I suppose, costly process, because it is slow. Up until now I thought the solution was to add more cars. I'm more and more convinced we must be careful investing in a whole lot of new rolling stock. If you're just going to abuse the system to the degree you are now, we'll be sitting here again next year and 10 years from now.

The solution isn't to add more rolling stock. When we hear about this kind of thing going on, I think we have to deal with it right away before we can once again be thought of as a reliable supplier of grain around the world.

I'm not asking a question as much as making a little speech, I guess.

Mr. Esquirol: I have an answer. I think it's imperative for this committee to know a couple of things.

For each day you shave off the turn–around time you save about 1,500 cars. If the turn–around time, for example, was 18 days instead of 20, you would save 3,000 cars.

Why in the hell do we want to dump a freight bill onto the farmer when all we have to do is use our resources more effectively? If it means working 7 days a week in Vancouver, I think that's not an unreasonable request. If it means farmers have to load 7 days a week in the prairies, that's not an unreasonable request, because the buyers don't care. If we want to come in last, that's great; they'll just go to Seattle, Australia and the United States.

I think we're proud of our achievements in the past and we're not going to let a bunch of regulations impede and interfere with our performance. Farmers want to grow, elevator companies want to handle, railways want to carry. What are we doing here? Obviously something's holding us up.

• 1955

Mr. Jordan: You have me convinced.

Mr. Esquirol: Thanks.

Mr. Hoeppner: Mr. Esquirol, do you think the system can survive without farmers?

Mr. Esquirol: Yes, there are enough regulations to keep it in place forever.

Some hon. members: Oh, oh?

Mr. Hoeppner: Honestly, I must say I appreciate your comments because for the first time we've heard something that I've known for a long time as a farmer, that we have mismanagement not just in railways but also in a few other places.

I have one comment I'd like you to address. We move some grain across the line, and when I see the way we can dump grain in that little dilapidated elevator over there and how quick it's done compared to ours. . .we have another problem there. Do you agree?

[*Translation*]

Vous dites que le système actuel est dépassé. Vous avez laissé entendre que le déchargement est très long et coûteux ici, je suppose, étant donné que cela ne va pas très vite. Jusqu'à présent, j'ai toujours pensé que la solution consistait à ajouter des wagons. Mais je suis de plus en plus convaincu qu'il faut éviter d'investir des sommes importantes pour acquérir du matériel roulant neuf. Si l'on doit continuer d'abuser allègrement du système, nous serons encore là l'année prochaine et même dans dix ans à chercher des solutions.

Donc, la solution ne consiste pas à obtenir du nouveau matériel roulant. Quand j'entends parler de ce genre de chose, je me dis qu'il faut tout de suite prendre des mesures correctives pour rétablir notre réputation mondiale de fournisseur céréalier fiable.

Je suppose que c'est moins une question qu'un petit discours.

M. Esquirol: J'ai tout de même une réponse. Il convient d'attirer l'attention du comité sur quelques points très importants.

Chaque jour que vous arrivez à enlever au cycle de rotation des wagons, vous faites une économie d'environ 1 500 wagons. Par exemple, si le cycle de rotation des wagons était de 18 jours, au lieu de 20, vous feriez aussitôt une économie de 3 000 wagons.

Pourquoi s'obstiner à faire payer des frais de transport aux agriculteurs, alors qu'il suffit de mieux utiliser les ressources disponibles? S'il faut faire travailler les gens sept jours par semaine à Vancouver, à mon avis, ce serait tout à fait raisonnable. Si les agriculteurs doivent faire des chargements sept jours par semaine dans les Prairies, cela me semble raisonnable d'en exiger autant des autres, parce que les acheteurs s'en fichent au fond. Si nous voulons être les derniers à vendre nos céréales, ce ne sont pas les acheteurs qui vont protester; ils vont tout simplement s'approvisionner à Seattle, en Australie et aux États–Unis.

Nous sommes fiers de tout ce que nous avons réalisé par le passé et nous n'allons pas permettre qu'une série de règlements nous empêchent de maintenir notre bonne performance. Les agriculteurs veulent cultiver, les exploitants de silos veulent manutentionner du grain et les sociétés de chemins de fer veulent le transporter. Que se passe–t–il? Il y a un obstacle quelque part.

M. Jordan: Vous m'avez convaincu.

M. Esquirol: Merci.

M. Hoeppner: Monsieur Esquirol, le système peut–il survivre sans les agriculteurs d'après vous?

M. Esquirol: Oui, il y a assez de règlements pour le maintenir indéfiniment.

Des voix: Oh, oh!

M. Hoeppner: Franchement, je suis heureux de vous l'entendre dire, car c'est la première fois que l'on mentionne une chose que je sais depuis longtemps en tant qu'agriculteur, à savoir que la mauvaise gestion existe non seulement dans les sociétés de chemins de fer mais ailleurs également.

J'aurais une observation à faire. On transporte du grain de l'autre côté de la frontière et quand on voit que la rapidité avec laquelle on peut décharger du grain dans ce vieux silo par rapport à ce qui se passe chez nous, on se dit qu'il y a un autre problème. Qu'en pensez–vous?

[*Texte*]

Mr. Esquirol: I haven't unloaded grain in the United States, but I trust that the thrust of your statement is correct.

Mr. Hoeppner: We were just amazed. So I think we can make improvements right down the line.

You've done a pretty thorough study on these cars coming on the back–hop. Have you also done a study on how much things could be speeded up if labour did work 7 days a week, if there wasn't that slowdown? In the last 10 years we've lost 20.7 days every year because of labour strikes.

Mr. Esquirol: I don't know. If you divide 2 by 7 you get a percentage factor, and that's how much you increase performance.

Mr. Hoeppner: I was wondering whether you had done some research on cars, what the capacity really was to unload a car in a day as compared to what is being done now. The slowdown at Vancouver has been over for about a year. I have the impression that there were better unloads a year ago, before their contracts ran out, compared to what they're doing now.

Mr. Esquirol: If we worked 7 days a week instead of 5 days a week, you have a 28% increase in performance right there. The other thing that was brought to my attention this year is that the Canada Grains Council—and you heard from Doug a minute ago—had their annual meeting in Vancouver; it was the Easter weekend or something and we had nobody working Good Friday, Saturday or Sunday. So don't tell me we need more cars when we have everything sitting idle, 40 boats sitting idle.

Mr. Hoeppner: Do you belong to the Canada Grains Council?

Mr. Esquirol: I am the wheat growers director representative on the Canada Grains Council, yes.

Mr. Hoeppner: Do they listen to you?

Mr. Esquirol: I have free choice to offer as much input as I want.

Mr. Hoeppner: Does it do any good? That's my question.

Mr. Esquirol: We don't pay $1,700 a year for nothing.

Mr. Hoeppner: So there's hope?

Mr. Esquirol: There's hope if the chairman does what I think he can do.

Mr. Hoeppner: Thank you very much.

The Chairman: You used a figure in response to that questioning that for every day you can speed up the turn–around time adds *x* number of cars to the fleet. Say that again.

Mr. Esquirol: Okay. Let's say that next week we have 30,000 cars in the fleet. If it takes them 20 days to make a round trip, you divide one by the other and you get how many cars you need per day, 1,600 cars per day. But if you shorten the turn–around time, you divide by 19 instead of 20 and you get a reduced number of cars required to do the same amount of work. There are economists in the room; they can tell you how to do that. It's grade 6 arithmetic. A farmer can tell you that.

[*Traduction*]

M. Esquirol: Je n'ai jamais déchargé de grain aux États–Unis, mais je suppose que vous avez raison.

M. Hoeppner: Nous n'en sommes pas revenus. Il est donc possible d'améliorer les choses tout au long de l'opération.

Vous avez fait une étude assez approfondie des wagons qui reviennent en arrière. Vous êtes–vous aussi penché sur ce qui se passerait si la main–d'oeuvre travaillait sept jours par semaine, s'il n'y avait pas de ralentissement? Au cours des 10 dernières années, les grèves nous ont fait perdre 20,7 jours chaque année.

M. Esquirol: Je l'ignore. Si l'on divise 2 par 7, on obtient un pourcentage qui équivaut à l'accroissement de rendement.

M. Hoeppner: Avez–vous fait des recherches sur le nombre réel de wagons que l'on pourrait décharger chaque jour par comparaison à ce qui se fait maintenant? Le ralentissement des activités à Vancouver est terminé depuis environ un an. J'ai l'impression que leur rendement était meilleur il y a un an, avant l'expiration de leurs conventions, par rapport à aujourd'hui.

M. Esquirol: Si nous travaillions sept jours plutôt que cinq jours par semaine, le rendement augmenterait immédiatement de 28 p. 100. On m'a également signalé cette année que le Conseil des grains du Canada—et vous avez entendu Doug il y a un instant—avait tenu son assemblée annuelle pendant le week–end de Pâques à Vancouver et que personne n'était au travail le vendredi saint, le samedi ni le dimanche. Ne venez donc pas me dire que nous avons besoin de plus de wagons alors que tout travail était interrompu et que 40 navires étaient en attente.

M. Hoeppner: Faites–vous partie du Conseil des grains du Canada?

M. Esquirol: Oui, je suis le représentant des producteurs de blé au Conseil des grains du Canada.

M. Hoeppner: Est–ce qu'on vous écoute?

M. Esquirol: Je suis libre d'intervenir autant que je le souhaite.

M. Hoeppner: Est–ce que cela sert à quelque chose? C'est cela que je vous demande.

M. Esquirol: On ne verse pas 1 700$ par année pour rien.

M. Hoeppner: Il y a donc de l'espoir?

M. Esquirol: Il y a de l'espoir si le président agit comme il le peut d'après moi.

M. Hoeppner: Merci beaucoup.

Le président: En réponse à une question, vous avez dit que chaque jour de réduction du cycle de rotation, permet d'ajouter un nombre *x* de wagons au parc. Pourriez–vous nous répéter cela s'il vous plaît.

M. Esquirol: Oui. Supposons que le parc compte 30 000 wagons la semaine prochaine. Si un aller–retour prend 20 jours, on divise un chiffre par l'autre et on obtient le nombre de wagons nécessaires par jour, soit 1 600 wagons. Mais si l'on réduit le cycle de rotation, on divise par 19 plutôt que 20, et il faut moins de wagons pour accomplir le même travail. Il y a des économistes dans la salle, ils peuvent vous expliquer cela. C'est un calcul très simple. Tout agriculteur le sait. De même, avec

[*Text*]

It's like when you have a 40–foot cultivator, you work 10 hours, but if you had a 30–foot cultivator, you'd have to work 15 hours. It's the same principle.

Mr. Hoeppner: Mr. Chairman, along that line, we see that cars are sitting about 12 to 15 days on the track somewhere, so there's great potential really to change that turn–around with those 2 days of extra work, right? The cars are loaded. They're sitting somewhere just waiting to be unloaded, correct?

Mr. Esquirol: When cars aren't moving, they're sitting, that's correct.

Mr. Hoeppner: We're being told that the cars that are loaded are sitting from 12 to 15 days somewhere, loaded; they're not being unloaded.

• 2000

Mr. Esquirol: I have some statistics on that, and you may want to verify them with the railways. Dr. Henry Ropertz, who worked for Jean–Luc Pepin some years ago, did some work on this in the mid–1980s. His work shows that railcars in the grain fleet spent about 13% of their time in over–the–road movement and 87% of their time stopped. That may have changed, but at 30 miles per hour it works out to about 20% versus 80%.

Mr. Steckle: You said, and I quote:

The GTA ignored the SGTC's advice due to concerns about "significant marketing advantages" for certain shippers.

Can you elaborate on that?

Mr. Esquirol: I suppose what they were saying. . . They didn't use names, but I will give you an example. If UGG brought in 100 cars tomorrow, they would have an advantage over Pioneer, who didn't bring in 100 cars. The problem is that the GTA feels equity is a priority in their life and not economic returns to farmers, although their mandate in the act says that they're responsible for the economic well–being of farmers.

Mr. Steckle: Seattle was mentioned. Earlier our friend across the way talked about the seaway. What are your thoughts about directing more grain through to the eastern ports rather than through the west, even though it may be ultimately ending up in points that would be more easily served through the west? With the fact that we have demurrage and all these other factors factoring into the cost, would it not be cheaper? What are your thoughts on that?

Mr. Esquirol: In an oversimplified way, basically grain values are set on salt water. Once you're on salt water, it's by and large relatively the same, although not the same all over the world. The problem we have with going through the eastern seaboard is that the cost of going from Thunder Bay to Baie–Comeau, or Port–Cartier or Montreal is very expensive. You can go anywhere on the planet for $25. It costs $8 to go through Thunder Bay; it costs $19 for the ships to use the freight in the St. Lawrence; it costs another $4 a tonne to use Baie–Comeau or Port–Cartier. So you've got $4 and $18, which is $22, then $8, which is $30. You can go to Vancouver and do the same business for $25 or less.

[*Translation*]

une sarcleuse de 40 pieds, on travaille 10 heures, mais avec une de 30 pieds, il faut travailler 15 heures. C'est le même principe.

M. Hoeppner: Monsieur le président, on constate que des wagons restent immobiles 12 à 15 jours quelque part sur les voies, de sorte que l'on pourrait grandement réduire le cycle de rotation avec ces deux jours de travail supplémentaire. Les wagons sont déjà chargés et sont stationnés quelque part en attendant d'être déchargés, n'est–ce pas?

M. Esquirol: Quand des wagons ne bougent pas, ils sont stationnés, c'est exact.

M. Hoeppner: On nous dit que des wagons chargés sont stationnés quelque part pendant 12 à 15 jours avant d'être déchargés.

M. Esquirol: J'ai des statistiques là–dessus et vous voudrez peut–être les vérifier avec les compagnies de chemins de fer. M. Henry Ropertz, qui a travaillé pour Jean–Luc Pepin il y a quelques années, a fait des recherches là–dessus au milieu des années quatre–vingt. Ses recherches montrent que les wagons du parc céréalier passent environ 13 p. 100 de leur temps en mouvement et 87 p. 100 du temps immobile. Cela a peut–être changé, mais à 30 milles à l'heure, cela signifie 20 p. 100 par rapport à 80 p. 100.

M. Steckle: Vous avez dit, et je cite:

L'OTG n'a pas tenu compte des conseils du comité supérieur du transport du grain parce qu'il craignait que certains expéditeurs profitent d'avantages importants du point de vue de la commercialisation.

Pouvez–vous me donner des précisions?

M. Esquirol: Ils n'ont pas cité de noms, mais je vais vous donner un exemple. Si la UGG amenait 100 wagons demain matin, elle aurait un avantage sur la Pioneer, qui ne l'aurait pas fait. Le problème est que l'OTG se préoccupe davantage de l'équité que du sort des agriculteurs, alors que son mandat en vertu de la loi est de veiller au bien–être économique des agriculteurs.

M. Steckle: On a mentionné Seattle. Plus tôt, notre ami de l'autre côté a parlé de la voie maritime. Que pensez–vous d'acheminer plus de grain vers les ports de l'est plutôt que de l'ouest même si la destination finale était plus facilement desservie à partir de l'ouest? Compte tenu des surestaries et de tous les autres éléments qui viennent s'ajouter au coût, ne serait–ce pas moins coûteux? Qu'en pensez–vous?

M. Esquirol: Pour simplifier les choses, le coût de transport du grain est plus ou moins fixe pour le transport en mer. Une fois qu'on est en mer, c'est à peu près la même chose bien que cela varie d'une région du monde à l'autre. Il serait difficile d'utiliser les ports de l'est étant donné que le transport de Thunder Bay à Baie–Comeau, ou Port–Cartier ou Montréal est extrêmement coûteux. On peut aller n'importe où au monde pour 25$. Cela coûte 8$ pour passer par Thunder Bay, 19$ pour le transport maritime sur le Saint–Laurent et 4$ la tonne pour utiliser Baie–Comeau ou Port–Cartier. Cela fait donc 4$ plus 18$, 22$, plus 8$, ce qui donne 30$. On peut transporter la même quantité de grain en passant par Vancouver pour 25$ ou moins.

[*Texte*]

Mr. Steckle: If you can get out.

Mr. Esquirol: If you can get out.

Mr. Steckle: I think when you factor all the costs in, and I think we have to look at that, unless we can get the system to work more effectively, and I think we can—but it has to happen or else we have to start looking the other way.

Mr. Esquirol: Absolutely. If demurrage charges rise to $20 a tonne, then it makes Thunder Bay and Montreal very competitive.

Mr. Easter: In this business of going to Thunder Bay and coming back, Hubert, who makes that decision to go to Thunder Bay and back? Is it the railways? Is it the GTA? Who is it? Whose decision is this?

Mr. Esquirol: My understanding, and I stand to be corrected on this, is that the Canadian Wheat Board would make a sale to XYZ Company, say, in Minneapolis. Then they would seek a rate from the railways to go from Saskatoon to Minneapolis and it would be X, or they could ask what the rate is from Thunder Bay to Minneapolis and the water system would say Y. Then they would add them all together and see which one is least. If it is $3 less or $2 less to go to Thunder Bay and back to Emerson, that's the route the grain takes. The shipper gets to make the decision.

Mr. Easter: So it's a combination. The Wheat Board is the shipper, you are saying, in this instance.

Mr. Esquirol: I don't know. Where are my colleagues from the railways? They didn't leave the room, did they?

A witness: The shipper makes the decision.

Mr. Esquirol: The shipper makes it.

Mr. Easter: The shipper chooses the cheapest route, but the railway makes the decision how it gets to be cheapest. Is that correct?

Mr. Esquirol: No. Legislation determines that.

Mr. Easter: No, no.

Mr. Esquirol: Yes.

Mr. Easter: Legislation determines it, yes. But ultimately the railways decide they will take advantage of the cheaper rate using the Western Grain Transportation Act, in which, as was said earlier, they operate on the cost of production plus. They make that decision in the negotiations. I think that should be understood.

The Chairman: Just a minute. Is that a statement or a question?

Mr. Easter: That's a statement, just trying to clarify a matter. In any event, "deemed to be" sounds good. How, from your experience, Hubert, would that fit under GATT? If it was deemed to be. . .?

Mr. Esquirol: It doesn't, the same way the present Crow doesn't.

• 2005

Mr. Easter: Okay. You said earlier "trucking incentives should be established". What do you mean by that? Are you saying we should subsidize trucking? What do you mean?

[*Traduction*]

M. Steckle: Si vous pouvez en sortir.

M. Esquirol: Si on peut en sortir.

M. Steckle: Quand on songe à tous les coûts qui entrent en ligne de compte, il faut absolument rendre le système plus efficace, et je crois que c'est possible, autrement il faudra envisager cette autre option.

M. Esquirol: Absolument. Si les surestaries grimpent à 20$ la tonne, Thunder Bay et Montréal deviendront beaucoup plus concurrentiels.

M. Easter: Pour ce qui est de l'aller–retour à Thunder Bay, Hubert, qui décide d'envoyer un wagon à Thunder Bay et de le ramener? Est–ce la compagnie de chemin de fer? Est–ce l'OTG? Qui prend la décision?

M. Esquirol: Sauf erreur, c'est la Commission canadienne du blé qui conclurait une vente avec une compagnie X de Minneapolis, disons. Elle vérifierait ensuite le coût du transport ferroviaire de Saskatoon à Minneapolis ou le coût du transport maritime de Thunder Bay à Minneapolis. Elle déterminerait ensuite quelle est l'option la moins chère. S'il est 2$ ou 3$ moins cher d'aller à Thunder Bay et de revenir à Emerson, c'est l'itinéraire que suivra le grain. C'est l'expéditeur qui prend la décision.

M. Easter: C'est donc une combinaison des deux. Dans votre exemple, c'est la Commission du blé qui est l'expéditeur.

M. Esquirol: Je l'ignore. Où sont mes collègues des chemins de fer? Ils n'ont pas quitté la salle n'est–ce pas?

Un témoin: C'est l'expéditeur qui prend la décision.

M. Esquirol: L'expéditeur.

M. Easter: L'expéditeur choisit l'itinéraire le moins coûteux, mais c'est la compagnie de chemin de fer qui décide de la façon dont il peut être le moins coûteux, n'est–ce pas?

M. Esquirol: Non, c'est déterminé en vertu de la loi.

M. Easter: Non, non.

M. Esquirol: Oui.

M. Easter: Oui, en effet, c'est la loi. Mais en fin de compte c'est la compagnie de chemin de fer qui décide de profiter du taux réduit prévu par la Loi sur le transport du grain de l'Ouest en vertu de laquelle c'est le coût de production augmenté d'une certaine marge qui s'applique. Elle prenne cette décision au cours des négociations. Je crois que cela doit être bien compris.

Le président: Un instant, est–ce une observation ou une question?

M. Easter: C'est une observation, pour apporter des éclaircissements. De toute façon, «réputé être» semble convenir. D'après votre expérience, Hubert, est–ce que cela serait conforme au GATT? Si c'était réputé être. . .

M. Esquirol: Cela ne le serait pas, comme le taux du Corbeau à l'heure actuelle.

M. Easter: Très bien. Vous avez dit qu'il faudrait adopter des incitatifs au camionnage. Que voulez–vous dire par là, qu'il faudrait subventionner le camionnage?

[*Text*]

Mr. Esquirol: No. What we're saying there is if there are efficiencies to be gained by cleaning the grain in the prairies, by loading 100 cars of one commodity from one point of origin to one destination, if there are efficiencies to be gained by using that action, those efficiencies should be reflected to the farmer in the form of a premium. Either you pay him a trucking premium, a delivery premium, a good looking premium, I don't care what you call it, but any efficiency that is gained in the system has to go back to the farmer.

Mr. Easter: But I'm trying to find out where you are trucking to. Are you trucking to country elevators, are you trucking all the way to terminal elevators, or what?

Mr. Esquirol: You would truck to what are called delivery points that could clean and load 50 cars or more.

Mr. Easter: So you are basically talking inland terminals.

Mr. Esquirol: We are getting more and more stations in the prairies now that can handle 50 cars. Whoever can do the job at the least cost.

Mr. Easter: It kind of came across that you might be talking trucking to terminal export positions at Vancouver or Thunder Bay or whatever.

Mr. Esquirol: I didn't say that.

Mr. Easter: No, I know you didn't, but that is how it came through to me. But now you are saying basically inland terminals. However you want to define it, it means basically the same thing.

Mr. Esquirol: Well, I have an answer but it's pretty long.

Mr. Easter: The last question I have—

The Chairman: I'm glad you've got an answer, because I wasn't sure what the question was.

Mr. Esquirol: I'm not sure, but I can understand the question.

Mr. Easter: The point in terms of Seattle. There was a lot of discussion raised earlier in terms of underutilizing Thunder Bay and so on. I do know the Wheat Board has attempted movements of wheat through American terminals. I forget whether it was Duluth or Seattle. In any event, one of the difficulties with that is that they found out it's pretty hard to maintain quality control going through U.S. export positions rather than Canadian export positions, and we sell on the basis of quality. Have you done any cost comparisons in terms of moving grain through Seattle versus going the other option and utilizing Thunder Bay more, where we have greater control over quality?

Mr. Esquirol: In an oversimplified sense. . . For example, west coast wheat is worth $1 per bushel more than Thunder Bay wheat.

Now, on the issue of quality control, I'm not a shipper, but I understand through seals on cars, through containers, through whatever methods that I use for other commodities, the same would apply for grain. I don't know of any problems that existed when the first shipment of barley went through Seattle. There was a rumour there was a problem, but I think the problem was with the boat, not with the handling facilities on this continent.

[*Translation*]

M. Esquirol: Non. Nous voulons dire que s'il y a un avantage à retirer de nettoyer le grain dans les prairies et de charger 100 wagons d'un point d'origine vers une destination, que cet avantage devrait revenir à l'agriculteur sous forme de prime. Qu'on lui verse une prime au camionnage, une prime à la livraison ou quel que soit son nom, mais tout avantage tiré d'une plus grande efficacité doit revenir à l'agriculteur.

M. Easter: Mais j'essaie de savoir jusqu'où se ferait ce transport par camion, jusqu'aux silos de collecte ou aux silos terminus?

M. Esquirol: Jusqu'à ce qu'on appelle des points de livraison où 50 wagons ou plus pourraient être nettoyés et chargés.

M. Easter: Vous parlez donc en fait de terminaux intérieurs.

M. Esquirol: Il y a de plus en plus de gares dans les prairies qui peuvent accueillir 50 wagons. On parle de qui peut faire le travail au moindre coût.

M. Easter: On aurait pu conclure que vous parliez de transporter le grain par camion jusqu'à des points d'exportation à Vancouver, Thunder Bay ou ailleurs.

M. Esquirol: Je n'ai pas dit cela.

M. Easter: Non, je le sais, mais c'est ce que j'avais compris. Mais je comprends maintenant que vous parlez de terminaux intérieurs. Quelle que soit la façon dont on le définit, cela veut dire plus ou moins la même chose.

M. Esquirol: Eh bien, je pourrais vous répondre, mais ce serait long.

M. Easter: Ma dernière question. . .

Le président: Je suis heureux que vous ayez une réponse, parce que pour ma part je n'ai pas compris la question.

M. Esquirol: Je ne suis pas sûr, mais je crois comprendre la question.

M. Easter: En ce qui concerne Seattle, on a beaucoup parlé plus tôt de la sous–utilisation de Thunder Bay, etc. Je sais que la Commission du blé a tenté d'acheminer le blé via des terminaux américains. Je ne sais trop s'il s'agissait de Duluth ou Seattle. De toute façon, elle a constaté qu'il était assez difficile de maintenir le contrôle de la qualité en passant par des points d'exportation américains plutôt que canadiens, et nous vendons en fonction de la qualité. Avez–vous fait une comparaison du coût du grain passant par Seattle par rapport à Thunder Bay, où nous pouvons exercer un plus grand contrôle sur la qualité?

M. Esquirol: Pour simplifier les choses. . . Par exemple, le blé de la côte ouest vaut 1$ le boisseau de plus que celui de Thunder Bay.

Pour ce qui est du contrôle de la qualité, je ne suis pas expéditeur, mais je crois qu'on peut utiliser pour le grain des wagons scellés ou des conteneurs comme on le fait pour toute autre marchandise. Pour autant que je sache, il n'y a eu aucun problème lors de la première expédition d'orge par Seattle. Certaines rumeurs ont circulé, mais c'est le navire qui posait problème et non pas les installations de manutention.

[*Texte*]

The Chairman: Thank you, Mr. Easter.

Just to clarify, what do you mean west coast grain is worth $1 more per bushel than some other grains?

Mr. Esquirol: If you ran the calculation I just shared with you a little while ago, there is $40 per tonne, or about $1 per bushel, more to go from Thunder Bay to the mouth of the St. Lawrence that you don't have when you go to Vancouver.

The Chairman: Oh.

Mr. Esquirol: Our system is based on Vancouver or Thunder Bay. You pay whichever rate is least. Basically, the costs of going from mid–prairie point to Vancouver or to Thunder Bay are basically the same. But grain in Vancouver is on salt water. It's worth $1 per bushel more than grain in Thunder Bay, because Thunder Bay is only one–third of the way out of the country.

The Chairman: Okay, thank you.

Mr. Benoit: Good evening, Hubert.

Mr. Esquirol: Hi.

Mr. Benoit: I appreciated your presentation. I want to thank you for clearing things up. I've been asking each witness to say whether they see the problem as a car shortage problem, and I think you've finally cleared it up so that people aren't referring to this as a car shortage problem any more. I really appreciate that.

The witness from the United Grain Growers Limited yesterday proposed that the railway should be the only group responsible for allocating grain cars, that there should be no government regulation and the Wheat Board shouldn't have the input they have now. It should be the railways only.

• 2010

That was the solution offered by the UGG witness yesterday. Do you agree with that?

Mr. Esquirol: I'd have to understand the context in which the question was posed. I say that because I have no problem with the railways controlling cars, but it's imperative the shipper have the option to book transportation service. In other words, if I need a car for October, I can book it with the railway. Then the deal is between the shipper and the carrier.

Until we have a system where the shipper and the carrier share some responsibility, we'll be here again next year and the year after. It's time we let carpenters build houses and not instruct them saw–cut by saw–cut and nail by nail as to what we want them to do.

Mr. Benoit: But if the railways' movement is rewarded or their lack of movement penalized, won't they do everything they can to serve the customers, who are the shippers, not the farmers?

Mr. Esquirol: I'm not a railroader, but I think it's in the railroads' best interest to make sure the farmers survive. They're not going to invest in locomotive power and rolling stock if there's no grain to move.

[*Traduction*]

Le président: Merci monsieur Easter.

Pourquoi dites–vous que le grain de la côte ouest vaut 1$ le boisseau de plus que les autres grains?

M. Esquirol: Si on effectue le calcul dont je vous ai parlé un peu plus tôt, le transport de Thunder Bay jusqu'à l'embouchure du Saint–Laurent coûte 40$ la tonne de plus, soit 1$ le boisseau de plus qu'en passant par Vancouver.

Le président: Oh.

M. Esquirol: Notre système est fondé sur Vancouver ou Thunder Bay. On verse le taux qui est le moindre. Le coût de transport d'un point au milieu des prairies jusqu'à Vancouver ou Thunder Bay est à peu près équivalent. Mais Vancouver est un port de mer. Le grain qui s'y trouve vaut donc 1$ le boisseau de plus que celui de Thunder Bay parce que Thunder Bay est dans les terres.

Le président: Très bien, merci.

M. Benoit: Bonsoir Hubert.

M. Esquirol: Bonsoir.

M. Benoit: Je vous remercie de votre présentation et d'avoir mis les choses au point. J'ai demandé à chaque témoin s'il estimait qu'il s'agissait d'un problème de pénurie de wagons, et grâce à votre mise au point, on cessera finalement de parler d'un problème de pénurie de wagons. Je vous en remercie.

Hier, le témoin de la United Grain Growers Limited a proposé que la compagnie de chemin de fer soit seule responsable de l'affectation des wagons céréaliers, et que l'on mette fin à toute réglementation du gouvernement ou intervention de la Commission du blé. Les compagnies de chemin de fer devraient être les seules responsables.

C'est la solution que nous a proposée le témoin de l'UGG hier. Êtes–vous d'accord avec cela?

M. Esquirol: Il faudrait que je vois dans quel contexte la question a été posée. En effet, je ne vois pas d'inconvénient à ce que les compagnies de chemins de fer exercent le contrôle sur les wagons, mais il est essentiel que l'expéditeur ait le choix de réserver le service. Autrement dit, si j'ai besoin d'un wagon en octobre, il faut que je puisse le réserver auprès de la compagnie. Il s'agit alors d'une entente entre l'expéditeur et le transporteur.

Tant qu'il n'y aura pas partage des responsabilités entre l'expéditeur et le transporteur, nous serons encore ici l'an prochain et l'année suivante. Il est grand temps de laisser aux charpentiers le soin de bâtir des maisons sans que quelqu'un vienne leur dire où scier une planche et où planter un clou.

M. Benoit: Mais si les déplacements sont récompensés et l'immobilité pénalisée, les compagnies de chemins de fer ne feront–elles pas tout en leur pouvoir pour bien servir les clients, qui sont les expéditeurs et non les agriculteurs?

M. Esquirol: Je ne suis pas dans les chemins de fer, mais je crois que ces compagnies ont tout intérêt à veiller à la survie des agriculteurs. Elles ne vont pas investir dans des locomotives et du matériel roulant s'il n'y a pas de grain à transporter.

[*Text*]

So it's in their best interest to offer a service at a competitive rate. It might not be the lowest, but it's a competitive rate. And with alternate ports, with choices, we have a provision to keep them honest. If one railway doesn't do it, you can go to the next; if neither one of those does, you have a truck; and if none of those works, you have water. You have to have a lot of competition in the business.

Mr. Benoit: Give farmers the choice.

Mr. Esquirol: Farmers have to have a choice.

Mr. Benoit: Yes. Thank you very much.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Benoit.

Hubert, thank you so much.

Mr. Esquirol: I have another story that deals with the GTA. Some of the members who are absent would be interested in this. I'll leave it with the committee.

The Chairman: Would you leave it with our clerk?

Mr. Esquirol: Yes.

The Chairman: Would you bring it up front, please.

Mr. Esquirol: It's entitled *Beware the Ides of March.* I'm sure you'd be interested.

Some hon. members: Oh, oh.

The Chairman: What is the significance of March 15? That's the Ides of March, isn't it?

A voice: Yes.

The Chairman: What is the significance of that?

Mr. Esquirol: He gets 10 points.

The Chairman: Who'll support us?

Senator Olson: He knows the explanation.

The Chairman: Thank you very much for taking your time. Could we just see you for a minute up here?

The next presenter is Mr. Wilfred Harder from the Advisory Committee to the Canadian Wheat Board.

Mr. Harder, welcome.

Mr. Wilfred (Butch) Harder (Chairman, Advisory Committee to the Canadian Wheat Board): Thank you, Mr. Chairman.

Certainly the notice for this meeting was not provided very far in advance and that created some difficulties for us, as you can appreciate.

The Chairman: We appreciate you coming on short notice.

Mr. Harder: The Advisory Committee to the Canadian Wheat Board, as I indicated, appreciates the invitation to be here and to discuss matters of concern to us as farmers and as farmer representatives.

I'm Wilfred or Butch Harder, chairman of the 11–member, farmer–elected Advisory Committee. I farm with my wife and son near a town called Lowe Farm, Manitoba.

[*Translation*]

Il est donc dans leur intérêt d'offrir un service à un taux concurrentiel. Ce ne sera peut–être pas le plus bas, mais il sera concurrentiel. Et si d'autres options existent, si l'on peut passer par d'autres ports, elles se tiendront à carreau. Si une compagnie de chemin de fer ne le fait pas, on peut s'adresser à une autre; si ni l'une ni l'autre ne convient, on peut avoir recours au camionnage ou au transport maritime. Il doit y avoir beaucoup de concurrence dans ce domaine.

M. Benoit: Donnons aux agriculteurs le choix.

M. Esquirol: Les agriculteurs doivent avoir le choix.

M. Benoit: Oui, merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Benoit.

Hubert, merci beaucoup.

M. Esquirol: J'ai autre chose à raconter au sujet de l'OTG et qui intéresserait certains des membres qui sont absents. Je laisserai l'information au comité.

Le président: Pouvez–vous la laisser à notre greffier?

M. Esquirol: Oui.

Le président: Apportez–çà ici s'il vous plaît?

M. Esquirol: C'est intitulé *Attention aux Ides de mars.* Je suis sûr que cela vous intéressera.

Des voix: Oh, oh.

Le président: Quelle est l'importance du 15 mars? C'est la date des Ides de mars n'est–ce pas?

Une voix: Oui.

Le président: En quoi cela a–t–il de l'importance?

M. Esquirol: Vous avez dix sur dix.

Le président: Qui nous appuiera?

Le sénateur Olson: Il connaît l'explication.

Le président: Merci beaucoup d'être venu. Pourrait–on vous voir ici un instant?

Le témoin suivant est M. Wilfred Harder du Comité consultatif de la Commission canadienne du blé.

Monsieur Harder, bienvenue.

M. Wilfred (Butch) Harder (président, Comité consultatif de la Commission canadienne du blé): Merci, monsieur le président.

Nous avons reçu l'avis de cette réunion il y a très peu de temps seulement et cela nous a posé certaines difficultés, comme vous le comprendrez.

Le président: Nous vous savons gré d'être venu dans des délais très brefs.

M. Harder: Le Comité consultatif de la Commission canadienne du blé vous remercie de votre invitation à discuter de questions qui nous préoccupent à titre d'agriculteurs et de représentants d'agriculteurs.

Je suis Wilfred, ou Butch, Harder, président du Comité consultatif composé de 11 membres élus par les agriculteurs. J'exploite une ferme avec ma femme et mon fils près de Lowe Farm au Manitoba.

[*Texte*]

[*Traduction*]

• 2015

With me is Roy Atkinson, a long–time member of the committee and a farmer from Landis, Saskatchewan. Mr. Atkinson has an extensive background in transportation and grain handling policy issues and has been of very significant value to our committee in dealing with issues brought to our table.

As I said, we are farmers, but we are also farmer representatives. The Advisory Committee to the Canadian Wheat Board represents the interests of some 125,000 grain producers from across western Canada. We serve a four–year term. Our role is to advise the Canadian Wheat Board on matters related to its task in marketing wheat, durum wheat and barley for export and for human consumption in Canada.

Our committee meets about 10 times a year with commissioners and senior staff of the Canadian Wheat Board to discuss grain movement situations, current agricultural issues and national and international grain industry developments. We bring to the board a wide range of farmer ideas and concerns and ensure that producers we represent are heard and that their voice is included in the operations of the agency, which markets grain on the farmers' behalf.

It is our pleasure to participate as the subcommittee conducts a review of factors that have led to critical shortages of railcars to carry Canadian grain to our customers. The advisory committee is not unfamiliar with the process of parliamentary involvement. Members of the committee, as well as earlier committees, have on several occasions been called to offer opinions and testimony to parliamentary subcommittees and hearings. We do communicate on critical issues with the Minister of Agriculture and Agri–Food, Mr. Goodale, and we have had the pleasure of his attendance at our meetings, as well as that of his executive assistant on two occasions. We look upon this discussion today as an opportunity to further develop that communication link, and in doing so, to further serve the farmers we represent.

In this brief introduction I would like to touch upon some key points as the basis for the advisory committee's message to you on the issue of railcar shortages.

How do we address the need for railcars during periods of peak demand for grain, particularly now that we are moving towards a so–called "just in time" delivery system? Currently our industry turns to the U.S. to lease cars when we are short. Is that the best strategic route? It's time to find a Canadian solution.

It is curious to note that our Canadian railways are expanding operations within the U.S. and yet have failed to provide adequate rolling stock and motive power to serve our Canadian grain movement needs. This is in spite of the fact that the revenue from grain has grown since 1983 just over 600% under the WGTA rates.

I should add here—it's not in the presentation but it's quite important—that the producer payment panel report that was just released about a month ago indicates that no economics would be gained by changing the method of payment. In fact, if anything, it would hinder our efficiency.

Je suis accompagné de Roy Atkinson, membre de longue date du comité et agriculteur de Landis, en Saskatchewan. M. Atkinson a une longue expérience des politiques de manutention et de transport du grain et a été très utile à notre comité lors de l'examen des questions qui nous sont soumises.

Je le répète, nous sommes des agriculteurs, mais également des représentants d'agriculteurs. Le comité consultatif de la Commission canadienne du blé défend les intérêts d'environ 125 000 producteurs de céréales de l'ouest du Canada. Notre mandat est de quatre ans. Notre rôle est de conseiller la Commission canadienne du blé sur des questions entourant la commercialisation du blé, du blé dur et de l'orge aussi bien à l'exportation que pour la consommation au Canada.

Notre comité rencontre environ 10 fois par année les commissaires et cadres supérieurs de la Commission canadienne du blé pour discuter des questions relatives à l'acheminement du grain, à l'agriculture et à l'évolution du secteur des céréales à l'échelle nationale et internationale. Nous faisons part à la Commission des nombreuses idées et préoccupations des agriculteurs et veillons à ce que l'organisme qui commercialise le grain au nom des agriculteurs tienne compte de l'opinion de ces derniers.

C'est un plaisir pour nous de participer à l'examen des facteurs qui ont mené à une grave pénurie de wagons pour transporter nos céréales vers nos clients. Le comité consultatif a une certaine expérience de l'organisation parlementaire. Des membres de notre comité, ainsi que de comités précédents, ont été invités à plusieurs reprises à exprimer leur opinion et à témoigner lors d'audiences de sous–comités du Parlement. Nous avons des contacts sur des questions importantes avec le ministre de l'Agriculture et de l'Agro–alimentaire, M. Goodale, et nous avons eu le plaisir de l'accueillir à deux de nos réunions, en compagnie de son directeur adjoint. La discussion d'aujourd'hui nous permettra d'améliorer encore cette communication, et ce faisant, de mieux servir les agriculteurs que nous représentons.

En guise d'introduction, j'aimerais soulever les points–clés du message que le comité consultatif souhaite vous transmettre en ce qui concerne les pénuries de wagons.

Comment satisfaire aux besoins en wagons en période de pointe, surtout au moment où nous passons à un système de livraison qu'on appelle «juste à temps»? À l'heure actuelle, notre industrie loue des wagons aux États–Unis quand il y a pénurie. Est–ce la meilleure stratégie? Il est temps de trouver une solution canadienne.

Il est intéressant de noter que nos compagnies de chemins de fer canadiennes étendent leurs activités aux États–Unis alors qu'elles ne réussissent pas à fournir assez de matériel roulant et de matériel de traction pour satisfaire aux besoins canadiens et que les recettes provenant du transport des céréales ont progressé d'un peu plus de 600 p. 100 depuis 1983 en vertu des tarifs de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

J'ajouterai ici, ce n'est pas dans le texte de mon exposé mais c'est très important, que dans le rapport qu'il vient de publier il y a un mois, le groupe d'étude sur les paiements aux producteurs mentionne qu'aucun avantage ne découlerait d'un changement de méthode de paiement. Au contraire, en fait cela pourrait même nuire à notre efficacité.

[*Text*]

A deregulated system, or a system without effective management of all resources for all players, is not a productive one, nor will it be efficient. As farmers move towards more diversification of crops there will be increased need for coordination of our infrastructure and rail equipment, both grain cars and motive power. Each marketer must be allocated his fair share of the transportation resources. We must not have different rules for different players.

I would like to add one point concerning the subcommittee's larger mandate, which is to look at the future of the Great Lakes–St. Lawrence system, costs and bottom line. Ultimately the main concern of farmers has to be who pays the bills. The viability of the St. Lawrence Seaway depends upon maintaining it as a competitive, cost–effective outlet for grain in a changing world market.

As you may be aware, the advisory committee in early April held consultations with major players in the movement of grain and oilseeds through west coast ports. We met with members of the Vancouver Port Corporation. We met jointly with representatives of the Maritime Employers Association and the longshoremen's union, and we met with representatives of the Grain Workers Union. Regrettably, the owners and management of Vancouver grain terminals declined to meet with us on the grounds that they were involved in sensitive contract negotiations, notwithstanding the fact that negotiations for continuous terminal operations have been ongoing for the past 12 years. If nothing else, this illustrates the difference of interest and function between the Canadian Wheat Board and its handling agents.

Every link in the grain movement chain is critical, from the farmers who grow and deliver their crops to the men and women who direct the spout to the customer's vessel. It is imperative that we resolve the transportation bottlenecks, including the shortage of railcars and the need for continuous west coast operations.

• 2020

Farmers are paying a bill for these interruptions and Canadians as a whole suffer. There's a loss of these vital export earnings. If we are indeed emerging from this storage of railcars and hope to make progress towards our grain sales goals, it is especially critical that we resolve this particular issue.

While the role of the subcommittee is to look at railcar shortages and the future of the St. Lawrence Seaway system, there are three last points we would wish to make.

A framework is needed for agriculture development based on a viable farm community and its values. Transnational interests are driving deregulation of our quality and marketing standards. Legislation governing the advisory committee to the board needs to be clarified and strengthened to include the role of advising the federal government on matters of policy.

In conclusion, let me once again extend the appreciation of the advisory committee for this opportunity to discuss these points.

[*Translation*]

Un système déréglementé, ou un système sans gestion efficace de toutes les ressources pour tous les intervenants, ne serait ni productif, ni rentable. À mesure que les agriculteurs diversifient leurs récoltes, il sera de plus en plus nécessaire de coordonner l'infrastructure et le matériel, aussi bien les wagons céréaliers que le matériel de traction. Chaque intervenant doit recevoir sa juste part des ressources de transport. Les règles du jeu doivent être les mêmes pour tous.

J'ajouterai une chose au sujet du mandat plus large du sous–comité, à savoir l'avenir du réseau entre les Grands Lacs et le Saint–Laurent, ses coûts et sa rentabilité. En fin de compte, ce qui précoupe avant tout les agriculteurs, c'est de savoir qui paiera la facture. Pour rester viable, la voie maritime du Saint–Laurent doit demeurer un itinéraire concurrentiel et rentable pour le grain dans un marché mondial en évolution.

Au début d'avril, le comité consultatif a tenu des consultations auprès des principaux intervenants en ce qui a trait à l'acheminement du grain et des oléagineux par les ports de la côte Ouest. Nous avons rencontré des membres de la Vancouver Port Corporation. Nous nous sommes réunis conjointement avec des représentants de la Maritime Employers Association, du Syndicat des débardeurs et de la Grain Workers Union. Malheureusement, les propriétaires et la direction des terminaux de céréales de Vancouver ont dit ne pas pouvoir nous rencontrer parce qu'ils étaient engagés dans de délicates négociations collectives, en dépit du fait que des négociations pour un fonctionnement continu des terminaux durent depuis 12 ans. À tout le moins, cela montre l'écart qu'il y a entre la Commission canadienne du blé et ses agents pour ce qui est des intérêts et de la façon d'opérer.

Chaque maillon de la chaîne du transport du grain est essentiel, à partir de l'agriculteur qui cultive et livre sa récolte jusqu'aux hommes et aux femmes qui chargent le navire du client. Il est impératif que nous trouvions une solution au goulot d'étranglement du système de transport, notamment la pénurie de wagons et le besoin d'assurer un service ininterrompu sur la côte Ouest.

Les agriculteurs payent la note de ces interruptions et tous les Canadiens en subissent les conséquences. Il en découle d'importantes pertes de recettes à l'exportation. Si nous sommes vraiment en train de nous sortir de cette pénurie de wagons et si nous voulons vraiment atteindre nos objectifs de vente, il faut absolument résoudre ce problème.

Le rôle du sous–comité est d'étudier les pénuries de wagons et l'avenir de la Voie maritime du Saint–Laurent, mais nous voudrions quand même faire trois dernières observations.

Il faut élaborer un cadre qui assure un développement de l'agriculture s'appuyant sur une collectivité agricole viable en tenant compte de ses valeurs. Des intérêts transnationaux jouent en faveur d'une déréglementation de nos normes relatives à la qualité et à la commercialisation. La loi régissant la relation entre le comité consultatif et la commission doit être précisée et renforcée pour que le comité puisse également conseiller le gouvernement fédéral sur les questions de politique.

En conclusion, permettez–moi encore un fois de vous remercier de nous donner l'occasion de discuter de ces questions.

[*Texte*]

We look forward to expanding on these comments as well as any other points the subcommittee wishes to raise during the question and answer session. I would just like to inform you that we're here to answer questions.

The Chairman: Thank you, Mr. Harder. Mr. Atkinson, do you want to add anything to that report?

Mr. Roy Atkinson (Member, Advisory Committee to the Canadian Wheat Board): I think not. My participation will be in the question and answer period.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Welcome, gentleman. At first glance I would say that you fellows and our previous witnesses must have some exciting conversations because there seems to be a diametric difference in opinion.

You gave your report and we heard your presentation. What we're looking for in this committee are recommendations for solving these problems that we're facing, both the short–term crisis and the long–term problems we foresee. But I don't see any solutions in your presentation.

Mr. Atkinson: We thought we'd give them to you in response to your questions.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): How do you solve the current crisis and get the demurrage to come to a screeching halt? How do we get the grain to the ships? How do we get it unloaded in time? How do we start reducing the penalty our farmers are paying, for instance, for the immediate crisis?

Mr. Harder: First of all, that's what we attempted to do when we went to the west coast, i.e., find out the information from all the players as to what's going on.

It's interesting that when you talk to all the groups we talked to, they all have a story to tell and, just like here, probably, nobody's really to blame, as far as they're concerned. Certainly, that's what we were disappointed about, that the terminal operators would not talk with us. We think they need to get together and resolve this issue and talk in a meaningful way.

What's really taking place now is that it's costing us a lot of demurrage as producers. There's the $10,000 a day that you're talking about that comes directly out of the producer's pocket and out of the Wheat Board's final payments. That's a very serious situation. So that has to be resolved somehow, and we need to get all sides of the story.

We also noticed on a lot of the days when we were down there that afternoon shifts were not being used and that the loading births were empty a lot of the time. The longshoremen and the Grain Workers Union say they're willing to work 24 hours a day.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Well, someone out there isn't willing to work 7 days a week.

Mr. Harder: I think you'll have to ask Mr. Kancs that question when he appears.

The terminal operators, on the other hand, say that when they call for working crews they don't always show up. Again, you can ask Mr. Kancs about that and he'll answer that question for you.

[*Traduction*]

Nous entendrons volontiers vos observations et répondrons à toutes les questions que vous voudrez poser.

Le président: Merci, monsieur Harder. Monsieur Atkinson, avez–vous quelque chose à ajouter?

M. Roy Atkinson (membre, Comité consultatif de la Commission canadienne du blé): Non, j'interviendrai au moment de la période des questions et des réponses.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Bienvenus messieurs. À première vue, je dirais que vous devez avoir des conversations animées avec nos témoins précédents étant donné que vos positions sont diamétralement opposées.

Vous nous avez fourni votre rapport et nous avons entendu votre exposé. Notre comité est à la recherche de recommandations en vue de résoudre les problèmes auxquels nous faisons face, aussi bien la crise à court terme que les problèmes à long terme. Pourtant, je ne vois aucune solution dans votre exposé.

M. Atkinson: Nous avons pensé vous les fournir en répondant à vos questions.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Comment pourrait–on résoudre la crise actuelle et stopper les surestaries? Comment amener le grain jusqu'aux navires? Comment le faire décharger à temps? Comment faire disparaître la pénalité que doivent payer nos agriculteurs pour la crise actuelle?

M. Harder: Tout d'abord, c'est justement ce que nous avons tenté de faire en nous rendant sur la côte ouest, c'est–à–dire nous renseigner auprès de tous les intervenants sur ce qui se passe.

Tous les gens auxquels nous avons parlé ont quelque chose à dire, comme ici d'ailleurs, mais en ce qui les concerne personne n'est à blâmer pour quoi que ce soit. Nous avons certainement été déçu du fait que les exploitants de terminaux refusent de nous parler. Nous pensons que tous les intervenants doivent se rencontrer et débattre de la question.

À l'heure actuelle, les surestaries coûtent très cher aux producteurs. Environ 10 000$ par jour viennent directement des poches des producteurs et des versements finaux de la Commission du blé. C'est très grave. Il faut trouver une solution, et tenir compte de tous les points de vue.

Pendant notre séjour là–bas, nous avons également remarqué que bien souvent on n'a pas recours aux équipes d'après–midi et que les postes de chargement sont souvent vides. Les débardeurs et les membres de la Grain Workers Union disent être disposés à travailler 24 heures par jour.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Eh bien, ce n'est pas le cas de tous.

M. Harder: Il faudra poser la question à M. Kancs quand il comparaîtra.

Par ailleurs, les exploitants de terminaux disent que certaines équipes de travail ne se présentent pas toujours. Vous pouvez aussi poser cette question à M. Kancs.

[*Text*]

The other point, in terms of railcar shortage specifically, as has been pointed out here by some of the questioners, is that we have a Western Grain Transportation Act in place. I think the railways have done a reasonably good job, but they could do a better job, and we should start enforcing the act.

What disturbs me is that—

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): How do you mean enforcing the act?

Mr. Harder: Under the WGTA the railways are required to provide rolling stock. Roy has the section numbers.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Do you mean the penalties that could be levied against—

Mr. Harder: That's right.

• 2025

Mr. Atkinson: Could I just. . .? Burl Ives says "As you go through life, make this your goal, watch the doughnut, not the hole". I think now we need to watch the doughnut. For example, one of the facts of life is that despite all of the protests to the contrary, the port of Vancouver is the most productive port on the west coast of North America, and that includes our through–put of grain with all of the difficulties we have faced.

I think it is really significant that in the negotiations going on over there, and I have been involved in that for 30 years, every time they've gone through a negotiation, production increases and improves and we've moved that port up to something over 18 million tonnes now, getting close to it anyway. We could probably move it up to 25 million.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Why are those 30–some ships sitting in the harbour?

Mr. Atkinson: Okay, let's get to that. First, I think we need somebody to head up the GTA who has the balls to make decisions. For example, I can table with you a report, a projection made by the GTA in 1987 in which they were projecting that hopper car requirements for 1988–89 would require an additional, in the current cycle, 3,900 to 6,800 and its capacity was designed to meet the movement. Now, they projected that from 1992 to 1993 the requirements would be from 5,500 to 9,900 cars, and these projections were made in 1988–89.

The Chairman: That report, Mr. Atkinson, will be tabled and circulated to all members. Does that meet with your approval?

Mr. Atkinson: Yes, sir.

The Chairman: Thank you.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): So what you're saying is they came up short of their projection.

Mr. Atkinson: They didn't follow out on their projection.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Okay.

Mr. Atkinson: Let me explain. There is no question that we have had complications, and we've heard all of them today: the difficult crop we've had for the last two years; the difficulty in getting grain through the terminal elevators; getting new

[*Translation*]

En ce qui concerne précisément la pénurie de wagons, comme l'ont signalé certains membres, il existe une Loi sur le transport du grain de l'ouest. Je crois que les compagnies de chemins de fer ont assez bien fait leur travail, mais elles pourraient faire mieux, et il faudrait commencer à faire appliquer la loi.

Ce qui me dérange, c'est que. . .

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Qu'entendez–vous par faire appliquer la loi?

M. Harder: En vertu de la loi, les compagnies de chemins de fer sont tenues de fournir du matériel roulant. Roy peut vous dire de quels articles il s'agit.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Vous voulez dire les pénalités qui pourraient être imposées. . .

M. Harder: C'est cela.

M. Atkinson: Puis–je. . .? Burl Ives dit que dans la vie, il faut surveiller le beignet, et non pas le trou du beignet. Je crois que c'est ce qu'il faut faire maintenant. Par exemple, malgré toutes les protestations contraires, il n'en demeure pas moins que le port de Vancouver est le plus productif de toute la côte ouest de l'Amérique du Nord, et cela malgré toutes les difficultés que nous avons eues avec le transport des grains.

J'ai participé à des négociations de ce genre pendant 30 ans, et après chaque négociation, la production augmentait, de sorte que le trafic de ce port atteint maintenant quelque 18 millions de tonnes. On pourrait peut–être même porter ce chiffre à 25 millions.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Pourquoi y a–t–il une trentaine de navires immobilisés en ce moment dans le port?

M. Atkinson: Très bien, venons–en à cela. Tout d'abord, il faut placer à la tête de l'OTG quelqu'un qui aurait le courage de prendre des décisions. Je pourrais par exemple vous remettre un rapport datant de 1987 où l'Office prévoyait avoir besoin de 3 900 à 6 800 wagons–trémies de plus en 1988–1989 pour répondre aux besoins. Pour 1992 à 1993, il prévoyait 5 500 à 9 900 wagons.

Le président: Ce rapport, monsieur Atkinson, sera déposé et distribué à tous les membres. Êtes–vous d'accord?

M. Atkinson: Oui monsieur.

Le président: Merci.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Vous voulez donc dire que leurs prévisions ne se sont pas réalisées.

M. Atkinson: Ils n'ont pas agi en fonction de leurs prévisions.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Ah, bon.

M. Atkinson: Je m'explique. Il est certain que des problèmes ont surgi, nous en avons entendu parler aujourd'hui: les mauvaises récoltes depuis deux ans, la manutention du grain au ralenti dans les silos terminaux; le besoin de nouveaux

[*Texte*]

terminals—all of which is true. We now have 30,000 cars, I guess, in train, as the railroads have indicated to us, and therefore they have within themselves now the capacity to begin to service the demand.

The players know what the demand is, and I'm not talking about the terminal operators, the railways, the longshoring people, the Maritime Employers Association. I might add a note about our meeting with the Maritime Employers Association and the longshoremen. They made this point. They said, yes, we have tough negotiations, but when those negotiations are over, we resolve our differences and are ready to work seven days a week around the clock. And their past history has proven that.

Mr. Kancs reported to us that they're prepared to do the same, with some adjustments, and you can talk to him about that. My own judgment is that given the experience since 1982 and Mr. Donald Munroe's report of September 30, 1992—he was the person named by the federal government as a conciliation officer, I think—he made some interesting observations. He said "I am bound to say the lack of assistance from the two sides, most especially the lack of costing information from the companies, left me in a serious quandary". Now, I wonder why the companies didn't provide that costing information.

The Chairman: Can we table that report, Mr. Atkinson?

Mr. Atkinson: You bet. I also have with me, I think it is probably appended to this report, a proposal for a five–day, eight–hour–day week continuous operation in terms of scheduling men to work. I would like to table that report, if I may.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Thank you.

Mr. Jordan: We are getting a good cross–section of views here as we wear on.

• 2030

Mr. Atkinson: As I said, Burl Ives.

Mr. Jordan: You were suggesting we wanted to get a Canadian solution, which is ideal, of course.

Mr. Atkinson: Regrettably, I didn't bring the configuration of Canadian National's investment in railroads in the United States south of the Great Lakes and access to Minneapolis. I think they have running rights through the gulf. Is that correct?

A witness: We have running rights into Chicago and running rights into Minneapolis on other railroads.

Mr. Atkinson: Yes, and Vermont—

The Chairman: Somewhere I lost control here.

Mr. Jordan: I know what you're saying. A Canadian solution would be nice if we could have everything that neat, but there's nothing wrong, surely, when you do not own enough cars yourself to go into the United States and lease cars—

Mr. Atkinson: I'm not arguing that point at all. For example, on my farm I have two combines. From a point of view of economics, I would just as soon just have one and hire somebody to come in, but maybe there's not another combine available, so I can't afford to lose my crop.

[*Traduction*]

terminaux—tout cela est vrai. Comme les compagnies de chemin de fer nous l'on dit, elles disposent maintenant de 30 000 wagons et pourraient donc commencer à répondre à la demande.

Les intéressés savent quelle est la demande, et je ne parle pas des exploitants de terminaux, des chemins de fer, des débardeurs, de la Maritime Employers Association. J'ajouterai que lors de notre réunion avec cette Association et les débardeurs, ils nous ont dit que les négociations étaient en effet laborieuses, mais qu'une fois les négociations terminées, ils étaient prêts à travailler sept jours par semaine, 24 heures par jour. Et leurs antécédents le prouvent.

M. Kancs nous a également dit qu'ils étaient disposés à le faire, et vous pourrez lui en parler. Une certaine expérience a été acquise depuis 1982 et dans son rapport du 30 septembre 1992, M. Donald Munroe, le conciliateur nommé par le gouvernement fédéral, a fait des observations très intéressantes. Il notamment dit qu'il avait été mis dans l'embarras par l'absence de collaboration des deux côtés, et surtout l'absence de renseignements sur l'établissement des coûts de la part des compagnies. Je me demande pourquoi les compagnies n'ont pas voulu fournir ces renseignements.

Le président: Pouvons–nous déposer ce rapport monsieur Atkinson?

M. Atkinson: Bien sûr. J'ai aussi apporté avec moi, c'est probablement annexé au rapport, un projet d'horaire de travail qui permettrait un fonctionnement ininterrompu cinq journées de huit heures par semaine. Je vais déposer ce rapport–là aussi si vous me le permettez.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Merci.

M. Jordan: Nous obtenons un bon éventail d'opinions au fur et à mesure de nos délibérations.

M. Atkinson: Comme je l'ai dit, Burl Ives.

M. Jordan: Vous disiez que nous souhaitions une solution canadienne, ce qui serait, bien entendu, l'idéal.

M. Atkinson: Malheureusement, je n'ai pas amené avec moi la répartition des investissements effectuée par le Canadien National dans les chemins de fer, aux États–Unis, au sud des Grands Lacs et pour l'accès à Minneapolis. Je crois qu'ils ont des droits de circulation jusqu'au golfe. Est–ce exact?

Un témoin: Nous avons des droits de circulation pour Chicago, Minneapolis sur d'autres lignes de chemins de fer.

M. Atkinson: Oui, et le Vermont. . .

Le président: Je crois que j'ai perdu le fil ici.

M. Jordan: Je comprends ce que vous dites. Il serait intéressant d'adopter une solution canadienne si tout était aussi simple que ça, mais lorsque vous n'avez pas suffisamment de wagons, pourquoi ne pas aller aux États–Unis pour en louer. . .

M. Atkinson: Ce n'est pas là mon argument. Par exemple, j'utilise dans mon exploitation agricole deux moissonneuses–batteuses. Du point de vue économique, il serait peut–être préférable de n'en avoir qu'une et de demander à quelqu'un de venir faire le travail à façon, mais s'il n'y avait pas d'autre moissonneuse–batteuse à louer, je risquerais de perdre ma récolte.

[*Text*]

Mr. Jordan: In reference to the use of the St. Lawrence Seaway system as a viable way of moving product, are you implying that it is too expensive to use the St. Lawrence Seaway? What is that, where you just add the cost. . .?

Mr. Atkinson: I guess our observation on that is that markets are now developed on a geographic basis. The growth in the market at the moment is in Southeast Asia. I don't think there's any question about that.

Mr. Jordan: Well, there's still a good deal of grain going east—

Mr. Atkinson: I'm not arguing that point at all. I am saying that we have to do that in a balanced way. Certainly, we have the St. Lawrence Seaway as an instrument of national policy for the purpose of serving the national economy. It seems to me, if that is the case—it doesn't only serve grain, but it serves a lot of other things, iron ore and whatever other commodities move through there—that if there has to be an investment made in it, it should be a national interest to make the investment. It should be a national investment rather than to service charge the shipper.

Mr. Jordan: More use of the St. Lawrence Seaway, of course, would reflect in the better price.

Mr. Atkinson: I think that would help.

Mr. Jordan: Yes. We're a subcommittee. That is our mandate. I personally am very interested in the St. Lawrence Seaway and would like you to keep in mind that one way of getting the price of the usage for the St. Lawrence Seaway down is to encourage people to use it. That will reflect, I think, in the charges.

Mr. Atkinson: Certainly, as an advisory committee our position is that we do not discourage its use.

Mr. Jordan: I don't think you are diametrically opposed to the preceding witness, but he was suggesting—and you were here—that shortage of cars isn't the problem. I think you would probably say that perhaps we need some more cars. Would you agree that shortage of cars isn't the major source of our problem, that it's perhaps utilizing the systems and the equipment that we have and not really taking advantage of some of the modern systems that are out there to put the equipment to work properly?

Mr. Atkinson: Certainly, we won't argue in opposition to making optimum use of the resources available. The question we have to deal with then is what are the transfer costs? For example, he was talking about trucking to major points, where you could load large fleets of railcars. Superficially, that seems quite sensible and in some instances, it makes sense, but in other instances what it really means is that the transfer costs are going back onto the roads, and the additional infrastructure investment will offset many of the benefits. So you have to do it in a balanced way.

Mr. Jordan: Yes. Okay.

The Chairman: Just on that, Mr. Atkinson, I think Mr. Jordan's question was more of a general nature, to try to develop a more efficient use of the cars that we currently have.

[*Translation*]

M. Jordan: Pour en revenir à l'utilisation de la Voie maritime du Saint–Laurent comme un moyen de transport rentable, voulez–vous dire que cela coûte trop cher d'utiliser la Voie du Saint–Laurent? Vous dites qu'il faut ajouter le coût. . .?

M. Atkinson: L'idée est que les marchés se développent à l'heure actuelle selon une répartition géographique. En ce moment, c'est en Asie du Sud–Ouest que se trouvent les marchés en expansion. Cela me paraît incontestable.

M. Jordan: Il y a encore pas mal de grains qui vont vers l'est. . .

M. Atkinson: Je ne le conteste pas. Ce que je dis, c'est qu'il faudrait procéder de façon équilibrée. Bien entendu, la Voie maritime du Saint–Laurent est un instrument de notre politique nationale qui doit être au service de notre économie nationale. Il me semble que si c'est bien le cas—elle permet de transporter non seulement les grains, mais aussi beaucoup d'autres produits, le minerai de fer et d'autres marchandises—et que si l'on doit y effectuer des investissements, c'est dans l'intérêt national de le faire. Il devrait donc s'agir d'un investissement du gouvernement et non de frais facturés aux utilisateurs.

M. Jordan: Cependant, si l'on utilisait davantage la Voie du Saint–Laurent, cela ferait baisser les prix.

M. Atkinson: Je crois que cela aiderait.

M. Jordan: Oui. Nous sommes un sous–comité, et c'est cela notre mission. Je m'intéresse personnellement de très près à la Voie maritime du Saint–Laurent et je crois qu'il est bon de signaler qu'une façon de réduire les droits d'utilisation de la Voie du Saint–Laurent, ce serait d'encourager les gens à l'utiliser. L'effet devrait s'en faire sentir sur le montant des droits.

M. Atkinson: En tant que comité consultatif, nous n'entendons pas en décourager l'utilisation.

M. Jordan: Je ne pense pas que vous dites exactement le contraire du témoin précédent, mais il a dit—et vous l'avez vous–même entendu—que le problème, ce n'est pas le manque de wagons. Vous diriez sans doute qu'il nous faudrait davantage de wagons. Reconnaissez–vous que la principale cause de notre problème n'est pas le manque de wagons, mais c'est peut–être la façon d'utiliser le système et l'équipement que nous avons et le fait que nous n'utilisons pas les systèmes modernes existants qui permettraient de mieux rentabiliser l'équipement?

M. Atkinson: Nous ne nous opposons certainement pas à ce que l'on fasse le meilleur usage possible des ressources. Il faut se demander quels sont les coûts de transfert. Par exemple, il parlait du transport par camions aux principaux points d'embarquement, où l'on pourrait charger la marchandise sur des trains beaucoup plus longs. À première vue, cela semble tout à fait raisonnable et, dans certains cas, ce l'est, mais dans d'autres cas, cela voudrait dire investir dans l'infrastructure routière les coûts de transfert, et que cet investissement supplémentaire fait disparaître la plupart des avantages de cette méthode. C'est pourquoi il faut procéder de façon équilibrée.

M. Jordan: Oui. D'accord.

Le président: Pour revenir sur ce point, monsieur Atkinson, la question de M. Jordan était de nature plus générale, c'est–à–dire comment améliorer la façon dont nous utilisons les wagons à l'heure actuelle.

[*Texte*]

[*Traduction*]

• 2035

Mr. Harder: Roy will get into it but I will as well. A year ago we visited Fairview Terminal, which is a sub–port of Prince Rupert. We saw 150 cars—I believe it was peas—that had been sitting there for I don't know how many weeks, if not months. I believe they were sitting on CN cars. But at that particular time it wasn't CN's fault. They were ordered and the boat never showed. These cars are sitting there. My understanding is that today a lot more cars than that are sitting there right now.

Mr. Atkinson has some other numbers of cars that are not moving in the system. Maybe you'd like to elaborate on that.

Mr. Atkinson: Certainly. It gets back to the point of the efficient use of the cars. For example, recently 1,000 cars have been sitting in the area of Lloydminster and Marshall loaded with canola meal. They've been there for four weeks. The reason they were there—we hear a great deal about direct hits. That's very nice in theory but then you have to get into the real world.

If the boat doesn't happen to come in, what do you do with the cars? If you move the train out there, then the train is sitting there. So in this case they just left the cars until the boat arrived. In another situation 200 cars are sitting with malt, again for the similar kind of reason.

So there's a whole theory being proposed about this big bulk handler out at Roberts Bank near Vancouver that you're going to have direct hits and you're going to have solid trains and you're going to move it around and you're going to dump it.

The Chairman: What's your solution?

Mr. Atkinson: Let me just talk about this one. Let me clarify in your minds the dilemma you're faced with.

The Chairman: You're advising the Canadian Wheat Board. What's your solution? What do you advise the Wheat Board to do?

Mr. Atkinson: First of all, we require operation of the terminal 24 hours a day, 7 days a week. We have to have sufficient rolling stock to have a continuous supply of grain at those terminals to meet sales commitments. We have to have vessels there in order to take it on. If you don't have a vessel, you can't load it through. All these things have to work in sinc.

That's the simple kind of solution. As I see it, the question in terms of getting those 7–day weeks has been going on for 12 years. If I'm a manager of a company that has investment there—and incidentally I'm a shareholder in that investment—and that terminal isn't operating and—

The Chairman: Mr. Atkinson, I hear what you're saying. But the question is this. What is the solution? It doesn't matter whether you've got a 7–day week or a 14–day week. It doesn't matter what you've got. If you haven't got the boat there, what's the solution?

M. Harder: Roy va en parler mais je voudrais ajouter un mot. L'année dernière, nous avons visité les terminaux de Fairview, qui est un port secondaire de Prince Rupert. Il y avait 150 wagons—je pense qu'ils contenaient des pois—qui étaient là depuis des semaines, et peut–être même des mois. Je crois qu'il s'agissait de wagons du CN. Cela ne veut toutefois pas dire que c'était la faute du CN. Il y avait une commande mais le navire n'était pas venu. Ces wagons restent ammarrés là. Comme je vois l'affaire, il y a beaucoup trop de wagons qui sont immobilisés à l'heure actuelle.

M. Atkinson a parlé d'autres wagons qui sont immobilisés dans le réseau. Vous voudirez peut–être faire un commentaire à ce sujet.

M. Atkinson: Bien sûr. Cela nous ramène à la question de l'efficacité de la méthode d'utilisation des wagons. Par exemple, il y avait récemment 1 000 wagons qui se trouvaient immobilisés, 1 000 wagons chargés de tourteaux de colza qui étaient immobilisés dans la région de Lloydminster et Marshall. Ils s'y trouvaient depuis quatre semaines. La raison pour laquelle ils s'y trouvaient—on nous parle beaucoup de transferts sur lignes directes. C'est bien beau en théorie mais, dans la pratique cela ne marche pas bien.

Que se passe–t–il lorsque le navire n'arrive pas, que fait–on des wagons? Si l'on déplace le train, il faut le garer quelque part. Dans ce cas–là, ils se sont contentés de laisser les wagons sur place, en attendant l'arrivée du navire. Je connais un autre cas où il y avait 200 wagons chargés de malt qui étaient immobilisés, pour des raisons comparables.

C'est ainsi que l'on propose toute une théorie qu'avec ces gros équipements de manutention des marchandises en vrac à Roberts Bank près de Vancouver on pourra faire des transferts sur ligne directe, qu'on aura des trains complets, qu'on pourra facilement déplacer et décharger.

Le président: Quelle est la solution d'après vous?

M. Atkinson: Je voudrais vous parler de celle–ci. Je vais essayer de préciser le dilemme auquel vous faites face.

Le président: Vous êtes chargé de conseiller la Commission canadienne du blé. Quelle solution proposez vous? Que conseillez–vous à la Commission du blé?

M. Atkinson: Tout d'abord, il faut que les terminaux fonctionnent 24 heures pas jour, sept jours par semaine. Il nous faut un matériel roulant suffisant pour assurer l'approvisionnement continu en grains de ces terminaux de façon à pouvoir livrer les commandes. Il faut que les navires soient là pour que l'on puisse les charger. Si un navire n'est pas là, on ne peut pas le charger. Il faut que tout cela soit synchronisé.

C'est la solution la plus simple. D'après moi, cela fait 12 ans que l'on parle d'exploiter ces installations sept jours par semaine. Si j'étais l'administrateur d'une société qui y a investi de l'argent—et, je tiens à signaler en passant que je suis actionnaire d'une telle société—et que le terminal ne serait pas en opération. . .

Le président: Monsieur Atkinson, je vous comprends. Mais la question, c'est de savoir quelle est la solution. Peu importe que vous ayez une semaine de sept jours ou de 14 jours. Cela ne compte pas. Si le navire n'est pas là, que faut–il faire?

[*Text*]

Mr. Atkinson: But the boats are there. When we were there, there were 29 boats in the dock.

The Chairman: But you're telling me you've got 1,400 cars of peas without a boat.

Mr. Atkinson: Unless you know the boat's there, this whole notion of solid trains and commitments ahead of time is an error in judgment.

The Chairman: Where's the error in judgment made?

Mr. Atkinson: It may have been an optimistic seller. It may have been something that happened at sea that made it difficult for the boat to get there or something that happened at another port. In this particular instance I don't know the answer. But I do know the theory that you can operate a system without these kinds of problems just can't work. The Americans understand that.

I want to make one other point. When we're dealing with grain and oilseeds, we're dealing with food. We're not dealing with coal or minerals. We're dealing with specific and specialized markets that demand specialized quality products, guaranteed on delivery. That's the importance of the Canadian Grain Commission. We guarantee the quality of the product delivered. The buyer gets it and he knows exactly what he's got.

One of the benefits of our system is the discipline. But some people want to get rid of it. They want to deregulate the whole thing. I want to tell you it can't work. It's nice in theory, but it can't work. If you're in competition, you're always trying to get in somewhere. I'm not blaming anyone. I'm just saying that's the nature of that system. We have to recognize that.

The Chairman: Mr. Jordan, carry on. I'm sorry to interfere.

Mr. Jordan: That's it. I'm finished.

Mr. Easter: I wanted a point of clarification anyway on that aspect, Roy. A thousand cars are sitting in a position with whatever for a direct hit. They've been sitting there for a while. Let's be specific in terms of who's responsible for filling those cars and for the fact they haven't been delivered. Is it the Canadian Wheat Board? Is it producer cars that producers have managed to get into the system? Is it somebody else?

• 2040

Mr. Atkinson: It is the Grain Transportation Agency that coordinates the allocation of those cars. In this instance it was ADM, Archer–Daniels–Midland, that processed the product and made the sale. So between them. . .

It would be my view that with the allocation made by the GTA, they dīdn't really have the full information about the location of the boat when they authorized that split. Maybe I shouldn't just limit it to the GTA. There are other players in the mix that also demand cars. There would be an understanding among all of them.

The Chairman: Mr. Easter, I wonder if you would allow a gentleman in the back who has his hand up in the air to respond to that.

[*Translation*]

M. Atkinson: Mais les navires sont là. Lorsque nous y étions, il y avait 29 navires à quai.

Le président: Mais vous venez de me dire qu'il y avait 1 400 wagons chargés de pois mais pas de bateau.

M. Atkinson: À moins d'être sûr que le bateau se trouvera à quai, il me semble que l'idée d'utiliser des trains complets et d'engagements fermes à l'avance me paraît mauvaise.

Le président: En quoi est–elle mauvaise?

M. Atkinson: C'est peut–être le marchand qui était trop optimiste. C'est peut–être un événement en mer qui a empêché le navire d'arriver ou quelque chose qui s'est produit dans un autre port. Je ne connais pas la réponse dans ce cas précis. Mais je sais qu'il n'est pas possible d'éviter ce genre de problème, quelque soit le système utilisé. Les Américains comprennent bien cela.

Je voudrais formuler une autre observation. Lorsqu'il s'agit de céréales et d'oléagineux, il s'agit de denrées alimentaires. Ce n'est pas du charbon ou du minerai. Ces produits sont destinés à des marchés spécialisés qui demandent des produits de qualité déterminée, dont la livraison est garantie. C'est là que la Commission canadienne des grains joue un rôle important. Elle garantit la qualité des produits livrés. L'acheteur obtient ce qu'il veut et quand il le veut.

L'un des avantages de notre système est qu'il permet d'imposer une certaine discipline. Certains voudraient s'en débarrasser. Ils veulent déréglementer ce secteur. Je tiens à vous dire que cela n'est pas possible. C'est peut–être beau en théorie mais, en pratique cela ne fonctionne pas. En situation de concurrence, chacun cherche son avantage. Je ne critique personne. Je dis que c'est dans la nature du système. Il faut en tenir compte.

Le président: Veuillez poursuivre monsieur Jordan. Je suis désolé d'être intervenu.

M. Jordan: C'est tout. J'ai terminé.

M. Easter: Je voulais une précision sur cet aspect, Roy. Il y a 1 000 wagons qui demeurent en position pour un transfert sur ligne directe. Cela fait quelque temps qu'ils sont immobilisés. Je voudrais bien savoir qui est responsable du chargement de ces wagons et pourquoi ils n'ont pas été déchargés. Est–ce la Commission canadienne du blé? Sont–ce des wagons appartenant à des producteurs qui ont réussi à les introduire dans le réseau? Ou est–ce quelqu'un d'autre?

M. Atkinson: C'est l'Office du transport des grains qui coordonne l'affectation de ces wagons. Dans ce cas–là, c'était ADM, Archer–Daniels–Midland, qui avait transformé le produit et conclu la vente. Alors entre eux. . .

Je crois qu'au sujet de la répartition effectuée par l'Office du transport des grains, ils n'avaient pas tous les renseignements concernant l'emplacement du navire lorsqu'ils ont autorisé cette répartition. Je ne devrais peut–être pas isoler l'OTG. Il y a d'autres opérateurs qui exigent également des wagons. Ils s'entendent tous là–dessus.

Le président: Monsieur Easter, auriez–vous l'obligeance de laisser le monsieur qui se trouve en arrière de la salle et qui a levé la main répondre à cette question.

[*Texte*]

Mr. Easter: No problem.

The Chairman: Go ahead, sir.

Mr. Bruce McFadden (Executive Director, Operations, Grain Transportation Agency): I would just like to add a point of clarification. Canola meal is a non-administered commodity and does not fall under the allocation that the Grain Transportation Agency provides.

The Chairman: But this was peas.

A voice: No, it was meal.

Mr. McFadden: They're both non-administered.

Mr. Easter: That's an extremely important point. Those who are talking deregulation are really wanting to go to a non-administered system. We have two systems trying to work together and this is the first time non-administered product has come up. What are the implications from your perspective in terms of those non-administered crops on the system as a whole—canola oil, peas, specialty crops?

Mr. Atkinson: A real bottleneck.

I'm glad for that clarification. I think it really makes the point. Thanks, Bruce.

To get proper utilization of cars, all of the cars moving the product should be within the jurisdiction of some allocating authority, in this instance the Grain Transportation Agency. If those cars had not been allocated to that product and they hadn't sat there, that's a one-and-a-half turn-around time for 1,000 cars. We have 85 tonnes to a car and 1,000 cars; that would go a long way to filling those boats that are sitting out there.

Mr. Easter: If it was the right grain and the right quality and the right grade to go into the boat.

Mr. Atkinson: Correct.

Mr. Easter: I have two quick questions, Mr. Chairman.

The GTA has been mentioned. We've heard lots of complaints in terms of the GTA around here. What do you see as the relevance of the GTA? Is there a better way of doing it? It used to be done, I believe, under the Wheat Board at one time. Now it's the GTA and all the parties under that. What's the relevance of the GTA?

Mr. Atkinson: Let me explain. The reason the GTA came into being was that the Canadian Wheat Board, because it is handling about 80% of the total volume of grain moved—in other words, by far the largest allocation had to go to moving Canadian Wheat Board grains—it came under criticism from other non-board users of transportation on the grounds that they weren't getting their proper allocation. In order to arrive at some kind of independent position, it was accepted that we would establish the GTA and the GTA's function.

As we move towards "deregulation" in the modern world, everybody wants a chunk of the action. Here we've just seen the example of what happens when everything, given limited resources—we're a thousand miles from water; it doesn't

[*Traduction*]

M. Easter: Certainement.

Le président: Allez-y, monsieur.

M. Bruce McFadden (directeur exécutif, Opérations, Office du transport des grains): Je veux simplement apporter une précision. La moulée de colza est un produit qui n'est pas contrôlé par l'OTG et n'est pas touché par l'affectation des wagons par l'OTC.

Le président: Mais il s'agissait de pois.

Une voix: Non, c'était de la moulée.

M. McFadden: Ce sont deux produits qui ne sont pas contrôlés.

M. Easter: C'est un élément extrêmement important. Ceux qui parlent de déréglementation veulent en fait supprimer tous les contrôles. Il y en fait deux systèmes qui doivent fonctionner ensemble et c'est la première fois que l'on parle d'un produit non contrôlé. Que pensez-vous de l'effet sur l'ensemble du système de ces produits non contrôlés—l'huile de colza, les pois, les spécialités?

M. Atkinson: Ils bloquent le système.

Je suis content de cete précision. Elle me paraît particulièrement éclairante. Merci, Bruce.

Si l'on veut utiliser efficacement les wagons, il faut que tous les wagons servant au transport des marchandises relèvent d'une autorité centrale, dans ce cas, l'Office du transport des grains. Si ces wagons n'avaient pas été affectés à ce produit, et s'ils n'étaient pas demeurés immobolisés, cela ferait un cycle et demi des rotations pour 1 000 wagons. Chaque wagon transporte 85 tonnes et il y en a 1 000; cela aura permis de charger ces navires qui sont eux aussi immobilisés.

M. Easter: Si c'était le type et la qualité de céréales que l'on devait charger sur ce navire.

M. Atkinson: Exact.

M. Easter: J'aurais deux brèves questions, monsieur le président.

On a mentionné l'OTG. Nous avons entendu beaucoup de critiques à l'endroit de l'OTG. Que pensez-vous de cet organisme? C'est, je crois, la Commission du blé qui s'en chargeait auparavant. Maintenant c'est l'OTG et les autres opérateurs. Quelle est l'importance de l'OTG?

M. Atkinson: Je vais vous expliquer cela. A l'origine de la création de l'OTG est le fait que la Commission canadienne du blé s'occupait d'à peu près 80 p. 100 du volume total des grains transportés—en d'autres termes, il fallait que la plupart des wagons soient affectés au transport des grains contrôlés par la Commission canadienne du blé—cette situation a suscité des critiques de la part des autres utilisateurs du réseau de transport qui se sont plaints qu'on ne leur accordait pas suffisamment de wagons. C'est pour en arriver à un organisme indépendant que l'on a créé l'OTG et qu'on lui a confié cette mission.

Le monde évolue vers la «déréglementation», et tout le monde veut en profiter. C'est un exemple de ce qui se produit lorsque tout compte tenu du caractère limité de nos ressources, nous sommes à des milliers de kilomètres de l'océan; dans une

[*Text*]

matter which way you go—in terms of rolling stock, storage and all the rest of it... Here we find ourselves in a distortion. It's not in anybody's interest to have that kind of distortion. It's in everybody's interest to get their proper allocation of cars on a basis that is fair to everybody. The same rules should apply to everybody right across the board.

Mr. Easter: How important is it that the transportation and marketing component are tied together, from the primary producers you represent? Who do you hold responsible? Who does the Advisory Committee to the Canadian Wheat Board hold responsible for this current problem we face? Should we exercise penalties under the act?

• 2045

Mr. Atkinson: First of all, it's absolutely essential that the Canadian Wheat Board, in terms of its handling...80% has to have, within its ability, in collaboration with others. I'm not arguing through the GTA. It's proper allocation.

Looking at the throughput statistics for this year, it becomes quite significant when you notice that the two grains that did not meet last year's levels of exports are wheat, which is down three million tonnes, and rye, which is down 20,000 tonnes. All of the others are above last year.

I want to be careful about this, because I think there are certain times since the opening of the last crop year, and the way the crop came off, that the non–boards—and this may be true right now—have had a larger allocation of movement than has Canadian Wheat Board grain. That's my observation, but the statistics are here if you want to have them tabled.

The Chairman: But the question was who is responsible and should there be penalties?

Mr. Atkinson: I would say the former government of Canada is responsible. They really got into this whole business of deregulation. I've got all the documentation here. That brave new world that we're headed to... This is what they call the grains and oil seeds regulatory review. The whole business of deregulation...

I'm not here to argue—we shouldn't adjust some things—I'm here to say that the regulations we have in terms of quality to control are absolutely necessary. The allocation of the cars is absolutely necessary and should be strengthened. As a matter of fact, the Wheat Board's role should be strengthened. For 430 people to manage on an annual basis something in the order of $7 billion in cashflow, earning $4.5 billion for Canada—this is a very important instrument for the Canadian economy.

If we look at it logically, we discover that despite all the difficulties we've had, and I'm not playing those down, we've had a tremendous... Given the nature of our country, which is different from the United States... We have three ports to move out of, one of which is frozen for most of the winter. Actually it's four, but Churchill is frozen too. Unless we rail through to the lower St. Lawrence, we don't have the options that the U.S. has, so we have to be much more disciplined in things.

[*Translation*]

direction ou dans l'autre—pour ce qui est du matériel roulant, des entrepôts et tout le reste... Cela produit des distorsions dans le système, et cela ne profite à personne. Il est bon pour tout le monde que les wagons soient répartis de façon équitable. Le règlement devrait s'appliquer à tout le monde.

M. Easter: Du point de vue des producteurs que vous représentez, quelle est l'importance du rapport entre le transport et la commercialisation? Qui devrait en être responsable? À qui le comité consultatif auprès de la Commission du blé devrait–il imputer la responsabilité de cet état de choses? Devrions–nous imposer les pénalités que prévoit la loi?

M. Atkinson: Tout d'abord, il est essentiel que la Commission canadienne du blé, compte tenu du fait qu'elle s'occupe de... près de 80 p. 100 du volume, ait son mot à dire, de concert avec d'autres. Cela ne veut pas dire nécessairement passer par l'OTG. L'important c'est une affectation équitable des wagons.

Si l'on regarde les statistiques concernant les exportations pour cette année, on constate que les deux céréales qui n'ont pas atteint les quantités exportées l'année dernière sont le blé, qui a chuté de 3 millions de tonnes, et le seigle, de 20 000 tonnes. Pour les autres céréales, les quantités exportées ont augmenté par rapport à l'année dernière.

Il faut être prudent avec ces chiffres, parce que je crois que depuis le démarrage de la dernière campagne agricole, et la façon dont cela s'est déroulé, les transporteurs non contrôlés par la Commission ont obtenu davantage que la Commission canadienne du blé, ce qui est peut–être encore vrai à l'heure actuelle. C'était là ma remarque, mais j'ai ces chiffres ici si vous voulez les verser au dossier.

Le président: Mais la question portait sur les responsables et sur une éventuelle imposition de pénalités?

M. Atkinson: Je dirais que c'est le gouvernement précédent qui est responsable. C'est lui qui s'est lancé dans toute cette affaire de déréglementation. J'ai tous les documents ici. C'est ce «meilleur des mondes» qui nous attend... C'est ce qu'ils ont appelé l'examen de la réglementation des céréales et des oléagineux. Toute cette question de déréglementation...

Je ne dis pas que cela ne pouvait pas être amélioré, mais les règlements en matière de contrôle de qualité me paraissent absolument nécessaires. Le système d'affectation des wagons est tout aussi nécessaire et il conviendrait de le renforcer. En fait, il faudrait également renforcer les attributions de la Commission du blé. Ces 430 personnes sont chargées de s'occuper annuellement de près de 7 milliards de dollars, ce qui rapporte 4,5 milliards au Canada—c'est un organisme très important pour l'économie canadienne.

Si on analyse la situation, on contaste que malgré les difficultés que nous avons rencontrées, et je ne parle pas de les minimiser, nous avons eu d'excellents... Etant donné la nature de notre pays, qui est bien différent des États–Unis... Nous pouvons utiliser trois ports pour expédier les marchandises, mais un de ces ports est inutilisable pendant la plus grande partie de l'hiver. En fait il y en a quatre, mais le port de Churchill est lui aussi inutilisable. A moins d'utiliser le rail jusqu'au Bas–Saint–Laurent, nous n'avons pas les possibilités qui s'offrent aux États–Unis, c'est pourquoi nous devons être beaucoup plus disciplinés.

[*Texte*]

If we look at the U.S. and their deregulation of the car allocation—

The Chairman: Mr. Atkinson, we are interested in all those figures, but I think the question was that we are having difficulty getting our product to the market on time and who is responsible.

Mr. Atkinson: I'll give it to you straight.

The Chairman: That's what we're looking for.

Mr. Atkinson: The Government of Canada is responsible for bringing these people to collaboration.

I want to make one other point. I think it's time the Canadian Wheat Board asserted itself in its role and told the players in the game that we can no longer afford this kind of nonsense. We have to bring the discipline back into the system so that we can all do a better job.

Senator Olson: I have just one question. Most of the things I was going to inquire about have been dealt with.

I think you sent in a recommendation to the government to initiate an inquiry into the west coast ports. This was after you'd been out there and had a meeting. I take it that was an unsatisfactory meeting in some form.

Mr. Atkinson: The terminal operators didn't come. They declined on the grounds that it was too sensitive. They were in negotiation, but our point is that you guys have been negotiating for 12 years.

Senator Olson: I heard you say that.

Mr. Atkinson: I just wanted to repeat it.

Senator Olson: They haven't been here today either. Some of them were here yesterday, but not in their capacity as terminal operators. They were here—some of them—from the three prairie pools.

• 2050

Mr. Atkinson: May I make a point on that? How can they avoid the fact that they are responsible for terminal operations as a matter of policy and as a matter of financial management?

Senator Olson: I understand that. We're going to hear from one of the labour unions in a few minutes, I hope, but the other side of the table has to be heard too. One witness after the other tells us that there are some labour problems to get a seven–day working week at the Port of Vancouver, and so on.

The question I want to ask you, as a member of the Canadian Wheat Board Advisory Council, is do we still need the inquiry you were asking for?

Mr. Atkinson: I really don't think so. Just a minute, I'm in a contradiction now. We're saying that there needs to be an inquiry. Now you ask and to a direct question I say that I really don't think so. I think they need to be taken by the scruff of the neck and talked to.

Senator Olson: Make up your mind before you hear the evidence. But that's hardly what you're saying.

[*Traduction*]

Si nous examinons la situation des États–Unis et la façon dont ils ont déréglementé l'affectation des wagons. . .

Le président: Monsieur Atkinson, ces chiffres nous intéressent, mais je pense qu'il s'agissait de savoir qui était responsable du fait que nous avions du mal à transporter nos produits à temps.

M. Atkinson: Je vais vous dire ce qu'il en est.

Le président: C'est ce que nous voulons.

M. Atkinson: C'est le gouvernement du Canada qui doit amener tous ces gens à collaborer.

Un autre commentaire: je pense qu'il est grand temps que la Commission canadienne du blé joue un rôle plus actif et fasse savoir aux autres opérateurs qu'il n'est plus possible de tolérer cette façon de faire. Il faut introduire de nouveau des règles dans ce système, pour qu'il fonctionne mieux.

Le sénateur Olson: J'aurais une seule question. La plupart des sujets qui m'intéressent ont déjà été abordés.

Vous avez, je crois, recommandé au gouvernement d'effectuer une enquête sur les ports de la Côte ouest. Vous veniez d'y faire un voyage et de rencontrer des gens. J'en déduis que la réunion n'a pas été très fructueuse.

M. Atkinson: Les opérateurs de terminaux ne sont pas venus. Ils ont décliné l'invitation pour le motif que c'était une question trop délicate. Ils étaient en négociation mais cela fait 12 ans qu'ils négocient.

Le sénateur Olson: Je vous l'ai entendu dire.

M. Atkinson: Je voulais le redire.

Le sénateur Olson: Ils ne sont pas venus aujourd'hui non plus. Il y en avait quelques–uns hier mais pas en tant qu'opérateurs de terminaux. Ils représentaient—certains d'entre eux—les trois coopératives du blé des Prairies.

M. Atkinson: Puis–je intervenir sur cette question? Comment peuvent–ils nier qu'ils sont responsables de l'exploitation des terminaux, aussi bien sur le plan des principes que de la gestion financière?

Le sénateur Olson: Je le comprends. Nous allons entendre un de leurs syndicats dans quelques instants, mais il faut aussi entendre l'autre partie. Les témoins, l'un après l'autre, nous disent que la semaine de sept jours pose des problèmes de relations de travail au port de Vancouver, et ainsi de suite.

Je voudrais vous demander en tant que membre du Conseil consultatif de la Commission canadienne du blé, si vous pensez encore que l'on devrait procéder à l'enquête que vous avez demandée?

M. Atkinson: Je ne le pense vraiment pas. Excusez–moi, je viens de me contredire. Nous disons qu'il faut qu'il y ait une enquête. Vous me posez directement la question et je vous réponds que je ne le pense vraiment pas. Je pense qu'il faut les saisir par le collet et leur parler net.

Le sénateur Olson: Décidez–vous avant d'entendre le témoignage. Mais ce n'est pas ce que vous dites.

[*Text*]

Mr. Atkinson: Let me put it this way: I've listened to the evidence, I've watched the evidence, and I've come to the conclusion with my own mind weighing the evidence.

Senator Olson: I guess that's all the answer I'm going to get.

Mr. Atkinson: Back to your question, if you haven't got sufficient evidence, this is one way to get it.

The Chairman: I forget what question that was. Mr. Atkinson, we're going to get another witness and he may answer that.

Have I asked you to ask some questions yet, Mr. Steckle?

Mr. Steckle: No, I'm listening, because I've listened to this man for many years.

The Chairman: I see. How would you like to ask some questions?

Mr. Steckle: No, I'm just listening. I'm learning from it.

The Chairman: You pass on the questioning?

Mr. Steckle: I'm passing on that, yes.

The Chairman: Jake.

Mr. Hoeppner: Thank you, Mr. Chairman.

I'm glad these two gentlemen came, because they're sure going to reinforce my statement made a number of times to the Standing Committee on Agriculture that if you want three farmers to agree on one issue or be under one umbrella, two of them have to die.

Mr. Harder: Who do you want to go first, you or me?

Mr. Hoeppner: Seeing you're two and Mr. Esquirol is by himself, I think he's on the short end of the stick today.

Mr. Harder: Does Mr. Esquirol farm?

Mr. Hoeppner: I think he does.

You've struck a very important chord with me, Mr. Atkinson. I think you showed that sales were up on everything except the wheat and rye.

Mr. Atkinson: Correct.

Mr. Hoeppner: It has been suggested to me that some of our grain companies have oversold canola and that's why they don't want this stuff to move; they're in a bind.

Mr. Atkinson: I can't answer the question. I don't know.

Mr. Hoeppner: Because you look at the commodity exchange today. . .

Mr. Atkinson: I've heard your argument, Jake. I've talked to the grain companies and they say no. You talk to them.

Mr. Hoeppner: You're in the grain marketing business, so I was just wondering, because. . .

Mr. Atkinson: The speculators may have oversold.

[*Translation*]

M. Atkinson: Voilà ce que je peux vous dire: j'ai écouté les témoignages, j'ai observé les témoins et j'en suis arrivé à certaines conclusions à partir de ces témoignages.

Le sénateur Olson: Je crois que je n'en tirerai pas plus de vous.

M. Atkinson: Pour en revenir à cette question, si vous n'avez pas suffisamment d'éléments, c'est une façon d'en obtenir d'autres.

Le président: J'ai oublié la question. Monsieur Atkinson, nous allons entendre un autre témoin qui pourra peut–être y répondre.

Monsieur Steckle, vous ai–je déjà invité à poser des questions?

M. Steckle: Non, j'écoute, parce que cela fait des années que j'écoute cet homme.

Le président: Je vois. Mais aimeriez–vous poser des questions?

M. Steckle: Non, je me contente d'écouter. J'apprends beaucoup.

Le président: Vous passez votre tour?

M. Steckle: Sur ce sujet, oui.

Le président: Jake.

M. Hoeppner: Merci, monsieur le président.

Je suis content de voir ces deux personnes, parce qu'elles vont certainement appuyer l'affirmation que j'ai faite à plusieurs reprises devant le Comité permanent de l'agriculture selon laquelle si vous voulez amener trois agriculteurs à s'entendre sur une question, il faut en tuer deux.

M. Harder: Qui commence, vous ou moi?

M. Hoeppner: Je vois que vous êtes deux et que M. Esquirol est seul. Je pense donc qu'il a le mauvais bout du bâton.

M. Harder: Est–ce que M. Esquirol exploite une ferme?

M. Hoeppner: Je pense que oui.

Vous avez souligné un élément qui me paraît très important, Monsieur Atkinson. Vous avez montré que les ventes ont augmenté pour toutes les céréales, sauf pour le blé et le seigle.

M. Atkinson: Exact.

M. Hoeppner: On m'a dit que certaines de nos sociétés céréalières avaient trop vendu de canola et que c'est pour cette raison qu'elles ne veulent pas que le produit arrive trop vite dans les ports; elles sont en mauvaise posture.

M. Atkinson: Je ne peux répondre à cette question. Je n'en sais rien.

M. Hoeppner: Parce que si l'on regarde du côté de la bourse des marchandises aujourd'hui. . .

M. Atkinson: J'ai déjà entendu votre argument, Jake. J'en ai parlé aux sociétés céréalières et elles nous ont dit non. Vous devriez leur parler.

M. Hoeppner: Vous travaillez dans la commercialisation des céréales, et je me demandais,. . .

M. Atkinson: Il est possible que les spéculateurs aient trop vendu.

[*Texte*]

Mr. Hoeppner: There's definitely something wrong somewhere. If we've moved more canola and the Japanese are still so short that they're lobbying Australia for more canola, something is going on somewhere.

The Chairman: Is there a question?

Mr. Hoeppner: Yes. The question is, when you said before that you saw all these cars with meal and also with some other products, were they grain cars?

Mr. Atkinson: Of course, government hoppers.

Mr. Hoeppner: I've had some phone calls and when we checked it out, they said they're not intended for grain. They are usually for something else, like potash cars or something like that.

So you made sure, because I've phoned the railway companies and they say they're not grain cars.

Mr. Atkinson: I took the numbers off a whole bunch. I have to say that some of them were obviously leased cars, but they were in the grain consists, so I have to assume that they're. . .

Mr. Hoeppner: That's one thing I haven't been clear on.

The other question I have is seeing that you're so far apart, is there a medium ground here? Do we take your solutions? Do we take Mr. Esquirol's? Is there a middle ground?

I maintain there are problems right along the road, because I see that hopper cars, grain cars, are misloaded, or with wrong grain or something, and it's not just railways. Can you improve on some of the loading?

Mr. Atkinson: I will answer your question this way. I don't expect anybody here to take what I say as gospel. Test it. History will prove whether my evidence is correct. We don't have very much time, mind you.

The answer is, to reinvent the wheel doesn't make much sense. What they're really asking us to do is to go back before the advent of the regulations we currently have in place in terms of quality control on grain, the Canada Grain Act of 1912, the National Transportation Act, the Seeds Act, the whole works. Do you think all those people who were involved in developing didn't quite understand what was going on? I think they understood very well.

• 2055

Really, what we're trying to do is revert. Now, there's nothing wrong with reversion, because maybe you learn something, but sometimes it's too late and pretty expensive. So I don't think this is an issue between Mr. Esquirol and Mr. Campbell, for example, who is here supporting the position that we hold based on our experience and the efficiency of our grain system.

[*Traduction*]

M. Hoeppner: Il y a quelque chose qui ne tourne pas rond ici. Si nous avons augmenté nos exportations de canola et que les Japonais n'en ont pas encore suffisamment, puisqu'ils demandent à l'Australie d'en produire davantage, il y se passe quelque chose, quelque part.

Le président: Est–ce cela votre question?

M. Hoeppner: Oui. Ma question est la suivante, lorsque vous avez déclaré que vous aviez vu tous ces wagons chargés de moulée et d'autres produits également, s'agissait–il de wagons céréaliers?

M. Atkinson: Bien sûr, de wagons–trémies du gouvernement.

M. Hoeppner: J'ai reçu un certain nombre d'appels téléphoniques et lorsque nous avons procédé à des vérifications, ils m'ont dit que ces wagons n'étaient pas destinés à des céréales. On s'en sert habituellement pour d'autres produits, comme la potasse.

Vous devriez vérifier, parce que j'ai appelé les compagnies de chemins de fer et on m'a dit qu'il ne s'agissait pas de wagons céréaliers.

M. Atkinson: J'ai relevé les numéros sur un grand tas. Il est évident qu'une partie de ces wagons étaient loués, mais ils étaient chargés de céréales, et j'en ai déduit. . .

M. Hoeppner: C'est une chose qui ne me paraît pas claire.

L'autre question porte sur l'énorme écart qui existe entre vous, n'y aurait–il pas une position médiane? Devons–nous choisir vos solutions? Ou celles de M. Esquirol? Y aurait–il une solution intermédiaire?

Il me semble qu'il y a des problèmes partout, parce que je vois que l'on charge mal les wagons–trémies, les wagons céréaliers, ou qu'on les charge avec une céréale autre que celles qui ont été prévues et ce n'est pas seulement les chemins de fer. Peut–on améliorer l'aspect chargement?

M. Atkinson: Voici comment je vais répondre à votre question. Je ne m'attends pas à ce que l'on me croit sur parole. Prenez le temps de vérifier la chose. L'avenir dira si ce que je vous dis est vrai. Mais vous n'avez pas trop de temps, je dois vous signaler.

À quoi bon réinventer la roue? On nous demande en fait d'en revenir à la situation qui prévalait avec la Loi sur les grains du Canada de 1912, la Loi nationale sur les transports, la Loi relative aux semences, et tout cela, avant que l'on introduise les règlements actuels sur le contrôle de la qualité des céréales. Pensez–vous vraiment que les gens qui ont préparé cette réglementation ne connaissaient pas la situation? Je pense qu'ils la connaissaient très bien.

Nous essayons en fait de revenir en arrière. Et il n'y a là rien de mal, parce que parfois on a de nouveaux éléments, mais d'autres fois, c'est trop tard et cela coûte très cher. Je ne pense pas que ce soit là une question qui oppose M. Esquirol et M. Campbell, par exemple, qui appuient la position que nous avons adoptée en nous fondant sur l'expérience et l'efficacité de notre régime céréalier.

[*Text*]

I'm not saying we don't have problems. We are still determining how we can allocate supply, how we can differentiate between markets and prices on the same day within the same hour to earn foreign currency for this country—which is badly needed—despite the very difficult situation we have with the Americans beating us up with export subsidies of $65 a ton into China or $40 into Mexico.

The Chairman: Mr. Atkinson, you're going to have to shorten the answers just a bit.

Mr. Atkinson: You fellows are on the seaway.

The Chairman: No, we're not on the seaway.

Mr. Hoeppner: I have just two quick questions. You agree that we don't have a major car shortage, right?

Mr. Atkinson: I think we have a significant car shortage.

Mr. Hoeppner: You do think so?

Mr. Atkinson: Yes, I would put that figure at 5,000 cars.

Mr. Harder: The railways are leasing cars for the last five years.

Mr. Atkinson: I would put the figure at 5,000 cars and I would also say to you that as we become more varied in our crop production... People call it diversification—it isn't—we just substitute one for a different one.

Mr. Hoeppner: Mr. Atkinson, what are you going to do with the car turnaround when it's only in motion about 13% of the time and it's sitting 87% of the time?

Mr. Atkinson: When we looked at the American system, we found their turnaround time for less distance is twice as long as ours. That's a deregulated system.

What we have to accept is that there will be some time loss because of sitting cars. That doesn't mean you don't try to develop and refine your system so you get that time down less and less. We have done that.

Now, we are moving further distances. We've got cars dedicated to serving the U.S. market so we can expect that's going to affect and impact on our turnaround time.

Mr. Hoeppner: I have another quick question. Would you ship grain through Seattle?

Mr. Atkinson: My answer is no. I'm a Canadian. Let me answer your question this way.

Mr. Hoeppner: Even if it means less money for you as a farmer?

Mr. Atkinson: I don't believe that, you see.

The Chairman: Mr. Benoit.

Mr. Atkinson: I believe we have capacity and we should use it. We'll get there and we'll do it.

The Chairman: I get the feeling that I haven't got control any more.

[*Translation*]

Je ne dis pas qu'il n'y a pas de problèmes. Nous n'avons pas réglé la question de la répartition de l'offre, nous avons encore du mal à tenir compte des variations des marchés des prix dans la même journée et même dans la même heure pour faire gagner des devises étrangères à notre pays—qui en a tant besoin—malgré la situation très difficile où nous nous trouvons, avec les Américains qui nous matraquent avec des subventions à l'exportation de 65$ la tonne pour la Chine ou de 40$ pour le Mexique.

Le président: Monsieur Atkinson, je vous demande de raccourcir vos réponses s'il vous plaît.

M. Atkinson: Vous êtes avec la voie maritime.

Le président: Non.

M. Hoeppner: J'aurais deux brèves questions. Nous ne manquons pas vraiment de wagons, êtes–vous d'accord avec moi?

M. Atkinson: Je pense que nous manquons de wagons.

M. Hoeppner: Vraiment?

M. Atkinson: Oui, je dirais qu'il en manque à peu près 5 000.

M. Harder: Cela fait cinq ans que les compagnies de chemins de fer louent des wagons.

M. Atkinson: Je crois qu'il faudrait 5 000 wagons et j'ajouterais qu'en diversifiant notre production... Les gens parlent de diversification, mais c'est faux, nous ne faisons que remplacer une culture par une autre.

M. Hoeppner: Monsieur Atkinson, que faites–vous de la rotation des wagons, lorsqu'ils vont rester sur place 87 p. 100 du temps?

M. Atkinson: Lorsque nous avons examiné le système américain, nous avons constaté que leur cycle de rotation pour des distances moindres est deux fois plus long que le nôtre. Et il s'agit là d'un système déréglementé.

Nous devons accepter le fait qu'il y aura des pertes de temps parce que des wagons sont immobilisés. Mais cela n'empêche pas d'améliorer le système pour tenter de réduire ce temps d'immobilisation. Nous l'avons fait.

Maintenant, les déplacements sont plus longs. Nous avons des wagons qui desservent uniquement le marché américain, cela va donc avoir des répercussions sur notre cycle de rotation.

M. Hoeppner: J'aurais une autre question brève. Seriez–vous prêt à expédier des céréales par Seattle?

M. Atkinson: Ma réponse est non. Je suis Canadien. Voilà ce que j'aimerais vous dire.

M. Hoeppner: Même si cela vous en coûte en tant qu'agriculteur?

M. Atkinson: Je ne pense pas que cela soit le cas.

Le président: Monsieur Benoit.

M. Atkinson: Nous avons la capacité et il faut l'utiliser. Nous allons y parvenir.

Le président: J'ai comme l'impression que je ne contrôle plus la situation.

[*Texte*]

Some hon. members: Oh, oh.

A voice: Bring out some more food.

The Chairman: Mr. Benoit, do you have some questions?

Mr. Benoit: I'll give one a try here. I guess I've heard something from you here today that I used to hear quite often but that I don't hear much any more.

Mr. Atkinson: I'm getting older—

Mr. Benoit: Oh, oh.

Mr. Atkinson: —and wiser too.

Mr. Benoit: I've heard it from you a few times too. On page 3, bullet 2, you talk about a deregulated system and how that can't possibly work without management. You also say that each marketer must be allocated his fair share of transportation resources. Mr. Harder, you made a statement earlier that you think the railways are doing a pretty good job on movement. So if you think that the railways are doing a pretty fair job, don't you think that maybe the railways should be given sole responsibility for allocating car distribution because they have a stake in it? Assuming the subsidies are gone from the railways, and they're in there to make a dollar, if they're allocating, there won't be that 1,000 cars sitting by Lloydminster or anywhere else. So do you think maybe we should take a look at that kind of a new–old approach?

Mr. Harder: No, I don't think it's an approach you should take at all. The Wheat Board is the marketer, and to suggest they should not have control is ludicrous. To have the transportation—

Mr. Benoit: Well, we could question whether the Wheat Board should be in control. Farmers now seem to want to have more choices instead of fewer. I think you, like Mr. Atkinson, are suggesting that the Wheat Board should have more control. That's out of touch with what farmers are saying.

Could you just answer the general question I asked? Can the railway do it better?

Mr. Harder: No.

Mr. Benoit: In your opinion, no. Okay, thank you.

Mr. Steckle: I have just a real short question that has to do with labour. How many cars are sitting in Vancouver right now ready to be unloaded? No one is there to unload them, the boats are there, but no one's unloading them.

Mr. Atkinson: I can't give the answer to that.

Mr. Steckle: Is there somebody here who can?

Mr. Atkinson: I can't give it to you now.

Mr. Steckle: We're now ready to go to the next group. I want to know, are the cars in Vancouver at port ready to be unloaded? Perhaps the next group can tell us that.

Mr. Atkinson: Well, I think Mr. Kancs can tell you. He keeps a handle on that.

[*Traduction*]

Des voix: Oh, oh!

Une voix: Amenez de quoi encore à manger.

Le président: Monsieur Benoit, avez–vous des questions?

M. Benoit: Je vais tenter d'en poser une. Vous avez dit quelque chose que j'entendais beaucoup auparavant mais que je n'entendais plus beaucoup.

M. Atkinson: Je ne rajeunis pas. . .

M. Benoit: Ah, ah!

M. Atkinson: . . .mais je suis plus sage.

M. Benoit: Je vous l'ai entendu dire à plusieurs reprises. Vous parlez à la page 3 d'un système déréglementé et du fait qu'un tel système ne peut fonctionner sans une bonne gestion. Vous affirmez également qu'il faut attribuer à tous les opérateurs une part équitable des ressources en matière de transport. Monsieur Harder, vous avez déclaré plus tôt que d'après vous, les chemins de fer sont assez efficaces pour ce qui est du transport. Si vous pensez que les chemins de fer sont efficaces, ne pensez–vous pas que l'on devrait confier aux sociétés ferroviaires la responsabilité d'affecter les wagons du fait que la question les concerne directement? Supposons que les chemins de fer ne soient plus subventionnés et que ces sociétés doivent être rentables, si on leur demande de répartir les wagons, je ne pense pas qu'il y aurait 1 000 wagons immobilisés à Lloydminster ou n'importe où ailleurs. Pensez–vous qu'il serait bon d'envisager la question sous cet angle?

M. Harder: Non, je ne le pense pas du tout. C'est la Commission du blé qui est le principal opérateur, et il me paraît ridicule de suggérer de lui retirer le contrôle de cette opération. Confier le transport. . .

M. Benoit: Eh bien on peut se demander si cela devrait être confié à la Commission du blé. Il semble que les agriculteurs veulent avoir d'autres options. Vous semblez, comme M. Atkinson, vouloir élargir le rôle de la Commission du blé. Cela ne tient absolument pas compte de ce que souhaitent les agriculteurs.

Pouvez–vous répondre à la question générale que j'ai posée? Les sociétés de chemins de fer pourraient–elles mieux faire?

M. Harder: Non.

M. Benoit: D'après vous, non. D'accord. Merci.

M. Steckle: J'ai une question très brève qui porte sur la main–d'oeuvre. Combien y a–t–il à Vancouver de wagons immobilisés en attente d'être déchargés? Il n'y a personne pour les décharger, les navires sont à quai, mais personne ne les décharge.

M. Atkinson: Je ne peux répondre à cette question.

M. Steckle: Y a–t–il quelqu'un qui peut y répondre?

M. Atkinson: Je ne peux vous donner cette réponse maintenant.

M. Steckle: Nous allons maintenant passer au groupe suivant. Je voudrais savoir si les wagons qui se trouvent dans le port de Vancouver sont prêts à être déchargés? Peut–être que le groupe qui va suivre pourra nous le dire.

M. Atkinson: Eh bien, je crois que M. Kancs pourra vous le dire. Il s'occupe de ces choses.

[*Text*]

If I may, Mr. Chairman, I'd just like to indulge the committee. With respect to the Canadian Wheat Board, it's significantly different from a member of the grain trade. It has only one function, and that is to sell on behalf of the producer. It doesn't work on margins for its existence. If there are surpluses and they come back to the producer, that changes the whole dynamics of the operation. This gets into the business of competition and contradictions. Each grain trade is there as a competitor and wants to get the edge.

• 2100

Now, the weakest seller in the markets sets the ceiling on price; everybody else bids the price down to get their share and they then scramble for allocation of the cars. It's that simple.

Now we have the transnationals; they have no problem with cross–subsidizing and coming in here and undermining our whole system. That's what we'd better think about very seriously.

Mr. Easter: I would like to make a point of clarification. Earlier you had suggested that the government's responsible. I find that confusing. Are you saying that the government is responsible for not enforcing the obligations required under the Western Grain Transportation Act or what?

Mr. Atkinson: Well, first of all, the Grain Transportation Agency is a child of the government, right? Therefore, it is under the direction of the government. If the thing isn't functioning, there should be an order. If the administrator who's been given this authority is not executing it, get a new administrator—simple.

The Chairman: That clarifies it, thank you. Maybe we should get a new—

An hon. member: Change the government.

Mr. Atkinson: We just did, and I think no one should put—

The Chairman: Mr. Atkinson, before you leave, we had better get back to the 1,000 cars of peas.

Mr. Atkinson: No, canola meal.

The Chairman: Canola—I thought you said peas.

Mr. Atkinson: No, no. The peas came out of Prince Rupert a year ago. They were sitting at the terminal at Prince Rupert—

The Chairman: Okay, so now we've got 1,000 cars of canola meal sitting for four weeks; the boat isn't there. What rail line are they on?

Mr. Atkinson: Canadian National.

The Chairman: Who owns the hopper cars that canola meal is sitting in?

Mr. Atkinson: The Government of Canada, the Government of Alberta, and the Government of Saskatchewan. There are also a few Wheat Board cars and some leased cars.

[*Translation*]

Si vous le permettez, monsieur le président, j'aimerais remercier le comité. En ce qui concerne la Commission canadienne du blé, c'est nettement différent d'un commerçant en céréales. Elle n'a qu'une seule fonction, à savoir vendre au nom du producteur. Son existence ne dépend pas de marges bénéficiaires. S'il y a des excédents et s'ils reviennent au producteur, cela modifie toute la dynamique de l'activité. On pénètre dans le milieu de la concurrence et des contradictions. Chaque négociant en grain est présent à titre de concurrent et veut avoir l'avantage.

En réalité, le vendeur le plus faible sur le marché fixe le prix plafond, tous les autres font de la sous–enchère pour obtenir leur part du marché et c'est ensuite la ruée pour l'attribution des wagons. C'est aussi simple que cela.

Il y a aussi les transnationales; elles n'ont aucun problème d'interfinancement et peuvent se permettre de pénétrer le marché et de miner l'ensemble du système. C'est là–dessus qu'il faudrait réfléchir très sérieusement.

M. Easter: J'aimerais qu'un point soit éclairci. Vous avez laissé entendre plus tôt que c'est le gouvernement qui est responsable. Je trouve que cela prête à confusion. Essayez–vous de nous dire que le gouvernement est responsable de ne pas mettre en application les obligations exigées en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest ou quoi?

M. Atkinson: Eh bien, tout d'abord l'Office de transport du grain est un rejeton du gouvernement, n'est–ce pas? Par conséquent, il relève de l'autorité du gouvernement. S'il ne fonctionne pas comme il faut, on peut arranger les choses par décret. Si l'administrateur qui a reçu ce mandat ne l'exécute pas, trouvez un autre administrateur—c'est simple.

Le président: Ce point est clarifié, je vous remercie. Nous devrions peut–être trouver un nouveau. . .

Une voix: Changer de gouvernement.

M. Atkinson: Nous venons juste de le faire et je pense que personne ne devrait. . .

Le président: Monsieur Atkinson, avant de nous quitter, nous aimerions revenir sur le sujet des 1 000 wagons de petits pois.

M. Atkinson: Non, de moulée de canola.

Le président: De canola—je croyais que vous aviez dit de petits pois.

M. Atkinson: Non, non. Les petits pois sont partis de Prince–Rupert il y a un an. Ils végétaient au terminal de Prince–Rupert. . .

Le président: Très bien, nous avons maintenant 1 000 wagons de moulée de canola qui attendent depuis quatre semaines; le bateau n'est pas arrivé. Sur quelle ligne ferroviaire sont–ils?

M. Atkinson: Le Canadien National.

Le président: Qui est propriétaire des wagons–trémies dans lesquels se trouve la moulée de canola?

M. Atkinson: Le gouvernement du Canada, le gouvernement de l'Alberta et le gouvernement de la Saskatchewan. Il y a également quelques wagons de la Commission du blé et quelques wagons à crédit–bail.

[*Texte*]

The Chairman: Who is paying us for the use of those cars? Before you answer that question, we've already ascertained that the Canadian Wheat Board had nothing to do with the deal. We've ascertained that the Grain Transportation Agency had nothing to do with the deal. Now we've got a private seller and a supposed buyer using 1,000 cars. Anybody in the committee can check me if. . .

Mr. Hoeppner: Mr. Chairman, there's a very important point I hope you address. If the ship isn't there to pick up that canola meal, does the ship have to pay a penalty?

The Chairman: Well, I'm coming to that.

Mr. Hoeppner: Okay, I just wanted to make sure you asked—

The Chairman: We've got 1,000 cars that have been sitting there for four weeks so far, in our cars—well, the majority of them are our cars—and on CN tracks. . . Who's paying for it?

Mr. Atkinson: Because those cars are sitting there, I would say that Canadian National's paying for it, and we're paying for it because we have a public investment in it.

The Chairman: Okay. CN wants to respond to that. Why don't you come up here, Sandi? Come on up. Don't feel bad. At this time of the night, the only trouble the chairman has is that if there's a free–for–all, he doesn't know who's going to referee.

Ms Mielitz: It's kind of scary to be back up here again, but maybe I can help out a little bit with this situation.

We do indeed deal directly with the shippers of canola meal and the specialty crops. What we ask them to do is to give us proof of the sale, tell us a vessel name, and give us an estimate of the time of arrival.

In this particular case that Roy is talking about, I remember well that when the advisory committee was out there, the vessel had problems. It didn't arrive for several weeks, and they finally had to nominate another vessel.

However, the key point here comes back to demurrage. Those specialty crops were not part of the Old Crow rate. Before WGTA came in, all of those shippers had storage at the west coast to handle these kind of situations.

When WGTA came in, all of those specialty crops were roped in under WGTA and protected from demurrage. They let their storage go, so we are now into this situation of having those kind of problems. It's not something we can do anything about. It's not something whereby the shippers are acting in bad faith in terms of their estimates of when the vessels arrive. But if you have no buffers at all in our system, it's very difficult to manage it.

[*Traduction*]

Le président: Qui paie pour l'utilisation de ces wagons? Avant que vous répondiez à cette question, je tiens à vous dire que nous avons déjà vérifié que la Commission canadienne du blé n'a rien à voir avec la transaction. Nous avons vérifié que l'Office de transport du grain n'avait rien à voir avec la transaction. Nous sommes actuellement en présence d'un vendeur privé et d'un acheteur éventuel avec 1 000 wagons. N'importe quel membre du comité peut m'arrêter si. . .

M. Hoeppner: Monsieur le président, il y a un point très important que vous aborderez, je l'espère. Si le bateau n'est pas là pour prendre livraison de la moulée de canola, doit–il payer une pénalité?

Le président: Très bien, j'aborderai cette question.

M. Hoeppner: D'accord, je tenais simplement à m'assurer que vous demandiez. . .

Le président: Nous avons 1 000 wagons qui sont en rade là depuis quatre semaines jusqu'à présent, dans nos wagons—en fait, la majorité d'entre eux nous appartiennent—et sur des voies du CN. Qui paie pour cela?

M. Atkinson: Étant donné que ces wagons sont arrêtés là, j'aimerais dire que c'est le Canadien National qui paie pour cela et que nous payons pour cela parce que nous y avons investi des fonds publics.

Le président: Très bien. Est–ce que le CN veut répondre à cela. Pourquoi ne venez–vous pas ici, Sandi? Venez ici. Sentez–vous à l'aise. À cette heure tardive, le seul problème que peut rencontrer le président c'est de savoir qui arbitrera en cas de mêlée générale.

Mme Mielitz: J'ai un peu peur de comparaître à nouveau devant vous mais peut–être que je pourrai vous être de quelque utilité dans cette situation.

En fait, nous traitons directement avec les expéditeurs de moulée de canola et de cultures spéciales. Ce que nous leur demandons, c'est de nous remettre une preuve de la vente, de nous communiquer un nom de bateau et de nous donner une idée de l'heure d'arrivée.

Dans le cas particulier dont parle Roy, je me rappelle très bien que lorsque le comité consultatif siégeait là–bas, le bateau avait des problèmes. Il n'est pas arrivé avant plusieurs semaines et ils ont dû finalement proposer un autre navire.

Cependant, le point crucial dans ce cas découle des frais de surestarie. Ces cultures spéciales ne figuraient pas sur l'ancien tarif du Nid–de–Corbeau. Avant l'entrée en vigueur de la LTGO, tous ces expéditeurs disposaient d'entrepôts sur la côte ouest pour remédier à ce genre de situation.

À l'entrée en vigueur de la LTGO, toutes ces cultures spéciales y sont devenues assujetties et ont été protégées contre les frais de surestarie. Les expéditeurs ont laissé tomber leurs entrepôts, si bien que nous nous retrouvons maintenant dans la situation présente avec tous ses problèmes. Ce n'est pas une situation à laquelle nous pouvons remédier. Ce n'est pas un cas de mauvaise volonté de la part des expéditeurs lorsqu'ils estiment l'heure d'arrivée des bateaux. Mais si notre système est démuni de tout garde–fou, il devient très difficile de le gérer.

[*Text*] [*Translation*]

• 2105

The Chairman: We have heard a lot about paying for ships in the harbour. As a shipper, there's a commitment that a ship is supposed to show up. If our canola meal had not shown, we'd have paid demurrage.

Le président: Nous avons entendu beaucoup de commentaires au sujet du paiement pour les bateaux dans le port. Si je suis un expéditeur, je dois avoir un engagement à l'effet qu'un bateau est supposé venir. Si ma moulée de canola n'était pas arrivée, j'aurais eu à payer des frais de surestarie.

Ms Mielitz: That's right.

Mme Mielitz: C'est exact.

The Chairman: Now, because that ship hasn't shown up, is the reverse cycle put in place? Is that shipper, who is responsible to us, paying something on this?

Le président: Maintenant, étant donné que le bateau n'est pas arrivé, est–ce que l'on met en place le système inverse? Cet expéditeur, qui a une responsabilité à notre égard, paie–t–il quelque chose pour cette situation?

Ms Mielitz: No, because we can't charge him anything and the grain company who's made the deal has nothing that he's passing on as a cost. So, no, there's no cost to the vessel, if the vessel does not arrive on time, that's reciprocal.

Mme Mielitz: Non, parce que nous ne pouvons rien lui facturer et que la compagnie céréalière qui a effectué la transaction n'a rien à répercuter en tant que coût. La réponse est donc négative, il n'y a aucun frais pour le navire s'il ne se présente pas à temps, c'est réciproque.

The Chairman: As a result of that question, is there any other question that anyone wants to ask?

Le président: Suite à cette question, quelqu'un a–t–il d'autres questions à poser?

Mr. Benoit: Could I ask you a question, please?

M. Benoit: Pourrais–je poser une question, s'il vous plaît?

If the railways had total control over shipment of cars, the regulation was gone—the regulation might cause this kind of thing—do you believe that this situation would, first of all, have ever happened? And second, that the railway would have resolved it a lot earlier than now if you had had that control, without government regulation being involved here?

Si les chemins de fer exerçaient un contrôle total sur l'expédition des wagons, si le règlement n'existait plus—le règlement pourrait provoquer ce genre de situation—pensez–vous que, premièrement, cette situation puisse alors se produire? Et, deuxièmement, pensez–vous que la société ferroviaire aurait résolu le problème beaucoup plus tôt qu'à l'heure actuelle si vous aviez eu ce contrôle, sans l'intervention d'un règlement gouvernemental?

Ms Mielitz: Let me put it this way, and I'm going to try to be as realistic as I can. Whether or not we had a market–driven car allocation system or not, we probably would have been blind–sided by some of the circumstances this year: I refer to the Mississippi flooding in the winter and things like that. I don't know what you do about them. But I think if the system had evolved to something that was more market–driven, two things would not have happened, potentially. One, I think the signals would have been clearer that grain companies should not have continued to sell when they already knew there was a problem. And I think that if peaks had been incurred, there would have been a more common–sense way to priorize where the cars went. There's been a terrific amount of friction, which we have been in the middle of, as to who gets which car in this kind of circumstance. I think market–driven car allocation would have been a clearer way to do that.

Mme Mielitz: Permettez–moi de vous présenter la situation ainsi, et je vais m'efforcer d'être aussi réaliste que possible. Que nous ayons eu ou non un système d'attribution des wagons tributaire du marché, nous aurions vraisemblablement été pris de court par certaines des circonstances constatées cette année: je veux parler, entre autres, de l'inondation survenue dans le Mississipi au cours de l'hiver. Je ne sais pas ce que l'on peut faire à ce sujet. Mais ce que je sais, c'est que si le système était devenu davantage tributaire du marché, deux choses auraient pu se passer: premièrement, à mon avis, les signaux auraient été plus clairs pour dire aux compagnies céréalières qu'elles n'auraient pas dû continuer à vendre alors qu'elles étaient déjà au courant de l'existence d'un problème. En outre, je crois que si l'on avait connu des périodes de pointe, il y aurait eu un moyen plus sensé de dresser les destinations prioritaires des wagons. Il y a eu beaucoup de frictions, et nous nous sommes retrouvés pris au milieu, concernant l'attribution des wagons dans ce type de circonstance, une attribution des wagons tributaire du marché aurait constitué une manière plus nette de s'y prendre.

Mr. Benoit: Thank you very much.

M. Benoit: Merci beaucoup.

The Chairman: The last word is to Mr. Harder.

Le président: Le dernier mot va à M. Harder.

Mr. Harder: Thank you. I appreciate Roy Atkinson appearing with me, but when he appears with me I don't get any opportunity to participate, which I really don't mind, but—

M. Harder: Merci. J'aime bien voir Roy Atkinson comparaître en même temps que moi mais, lorsque c'est le cas, je n'ai pas beaucoup l'occasion de participer, ce qui ne me fait rien, mais. . .

The Chairman: You have a point you want to make, I'm sure.

Le président: Ceci dit, je suis sûr que vous avez un point de vue à exposer.

[*Texte*]

Mr. Harder: You got that right.

We talked so much about our system and so much about changing our system, I wanted to read a quote to you from *Ag Week*, January 3, 1994, an American paper a lot of us read. It is headed "ICC Investigates Railcar Shortages". This is the system we want to go to, which is so much better, of course.

The Chairman: But no one says we're going to any system.

Mr. Harder: Okay.

Operators of grain elevators have complained repeatedly they cannot get grain cars when they need them, and they fear the problem will worsen as exports to Mexico increase... Simmons has called for formation of a national council to coordinate grain shipping by rail.

What the Americans are asking for is what some of the people here at this table have suggested we get rid of. They want an allocation system because they have the same... And a lot of those cars, incidentally, are privately owned. But they have a real allocation problem. We went to visit North Dakota about three or four years ago. You can hear reports of elevators not getting cars for three or four month, or two months. Under their certificates of transportation, the highest bidder gets the car. In fact, that's why the railways are able to get the cars now: the companies overbooked and now they may come available. Do we really want to go to that kind of a system?

In terms of efficiencies, our turn–around time, given all the negative things that I may say about the railways, is better than the American, on average, and more efficient.

The Chairman: Thank you. And North Dakota's a poor example because they get their grain business mixed up with their silos.

Mr. Harder: The other point that is made here, we somehow seem to compare—

The Chairman: Mr. Harder, you seem to not want to let Mr. Kancs get on and get his—

A voice: Oh, yes, we do.

The Chairman: Okay.

Mr. Harder: The point has been made about less government involvement and refers to the United States, the Grains Council, which, incidentally, is there by an order of government, and talks about less government involvement. The Americans, with all their government involvement, have a lot more government involvement in their system than we do. That's one of the reasons they have some of the problems and why they have to eat most of their customers.

The Chairman: Thank you, Mr. Harder. Thank you, Mr. Atkinson.

[*Traduction*]

M. Harder: Vous avez bien deviné.

Nous avons tellement parlé de notre système et des modifications à lui apporter que je tiens à vous citer un article d'une publication américaine que beaucoup d'entre nous lisent, *Ag Week*, édition du 3 janvier 1994. Il est intitulé «ICC Investigates Railcar Shortages». C'est le système que vous reluquez, et qui est tellement mieux, évidemment.

Le président: Mais personne n'a rien dit de la sorte!

M. Harder: D'accord.

Les exploitants de silos à grain se sont plaints de ne pouvoir obtenir de wagons lorsqu'ils en ont besoin et ils craignent que le problème ne s'aggrave avec l'accroissement des exportations à destination du Mexique. Simmonds a demandé la création d'un conseil national en vue de coordonner l'expédition des céréales par chemin de fer.

Ce que les Américains réclament, c'est ce dont certaines personnes ici présentes ont suggéré de se débarrasser. Ils veulent un système d'attribution parce qu'ils ont les mêmes... Et, soit dit en passant, bon nombre de ces wagons appartiennent à des intérêts privés. Mais ils ont un véritable problème d'attribution. Nous sommes allés en visite dans le Dakota du Nord il y a trois ou quatre ans. Vous pouvez y entendre des histoires de silos qui ne reçoivent pas de wagons pendant trois ou quatre mois, ou pendant deux mois. En vertu de leurs certificats de transport, c'est le plus haut soumissionnaire qui obtient le wagon. Dans la réalité, c'est la raison pour laquelle les compagnies ferroviaires peuvent obtenir les wagons maintenant: elles faisaient de la surréservation et elles peuvent maintenant avoir des disponibilités. Voulez–vous vraiment instaurer ce genre de système?

Pour ce qui est de l'efficacité, et étant donné tout le mal que je pourrais dire à propos des chemins de fer, je précise quand même que notre temps de rotation est meilleur qu'aux États–Unis, en moyenne, et que notre régime est plus efficace.

Le président: Merci. Et le Dakota du Nord est un mauvais exemple car on y constate une confusion entre commerce des grains et gestion des silos.

M. Harder: L'autre point qui est soulevé ici, c'est que nous semblons comparer...

Le président: Monsieur Harder, vous ne semblez pas vouloir laisser comparaître M. Kancs et le laisser...

Une voix: Oh si, nous voulons bien.

Le président: D'accord.

M. Harder: Le point qui a été soulevé concerne la participation moindre du gouvernement et a trait aux États–Unis, au Grains Council qui, soit dit en passant, existe par décret du gouvernement, et il s'agit d'une participation moindre du gouvernement. Globalement, chez les Américains il y a une bien plus grande ingérence gouvernementale que dans notre système. C'est l'une des raisons pour lesquelles ils ont certains des problèmes qu'ils ont et qu'ils doivent avaler la plupart de leurs clients.

Le président: Merci monsieur Harder. Merci monsieur Atkinson.

[*Text*]

Mr. Atkinson: Thank you very much. It was a pleasure.

The Chairman: Thank you very much for coming and being part of this submission.

Mr. Atkinson: Before I leave, is it acceptable to pass out tokens?

• 2110

The Chairman: I welcome now Mr. Henry Kancs, the secretary–treasurer of the Grain Workers' Union. Mr. Kancs, welcome. We know you wanted to be heard; you made that request yesterday. We don't know whether you have a brief to present, sir. If you don't it doesn't matter; if you do we'll have it photocopied and issued on your behalf.

Mr. Henry Kancs (Secretary–Treasurer, Grain Workers' Union): Mr. Chairman, thank you for inviting me. I was in negotiations all day yesterday and the day before. We stopped at 11 o'clock last night and I'm here.

The Chairman: On behalf of the committee I thank you for coming and offering us your insight into this particular problem. Perhaps you could start by telling us who you represent and in what area, please.

Mr. Kancs: I represent the Grain Workers' Union, local 33 in Vancouver, and I've been representing that union since 1949—that's a little bit over 45 years. We have had many problems and differences with grain handling in this country since 1949 or 1950 and down the line, but never in all these 45 years have I seen the mess I'm seeing today in Vancouver as far as the grain handling is concerned.

We always said in grain there's 95% politics and 5% protein, and that's been proven here. The problem in Vancouver started in August last year. It has continued through September, October, November, December, January, February, March, April, and this is May. Some people knew our grain was sold but something happened with the infrastructure and it wasn't ready for these sales.

We simply do not have enough cars in Vancouver. We didn't have them in September, October, November, December, and down the line. We simply do not have enough cars today. We need 5,200 cars per week to handle the ships waiting and we're getting 2,800, sometimes less. I'm not blaming anybody; I'm saying there are actually farmers who believe we should send our grain south and that will solve all the problems. It may solve some of the problems, but we're going to lose our capability to sell our Canadian grain in the world markets.

• 2115

Our grain is of the best quality and that's why Japan, China, Korea, even the former Soviet Union at some time always demanded and wanted our grain. It doesn't make any difference—wheat, barley, canola, rye or durum. They want our

[*Translation*]

M. Atkinson: Merci beaucoup. Ce fut un plaisir.

Le président: Merci beaucoup pour votre présence et pour votre participation à cet exposé.

M. Atkinson: Avant de partir, me permettez–vous de distribuer des macarons?

Le président: Je souhaite maintenant la bienvenue à M. Henry Kancs, secrétaire–trésorier de la Grain Workers' Union. Bienvenue M. Kancs. Nous savons que vous teniez à comparaître devant nous; vous en avez fait la demande hier. Nous ne savons pas par contre si vous avez un mémoire à présenter. Si ce n'est pas le cas, ça ne fait rien; si c'est le cas, nous le ferons photocopier et nous le distribuerons en votre nom.

M. Henry Kancs (secrétaire–trésorier, Grain Workers' Union): Monsieur le président, je vous remercie de votre invitation. Je participais à des négociations toute la journée d'hier ainsi que la veille. Nous avons terminé à 23 heures hier soir et me voilà.

Le président: Au nom du comité, je tiens à vous remercier de votre présence pour nous donner votre point de vue sur ce problème particulier. Vous pourriez peut–être commencer par nous dire qui vous représentez et dans quel domaine vous oeuvrez.

M. Kancs: Je représente la section locale nº 33 de la Grain Workers' Union à Vancouver et je la représente depuis 1949—cela fait un peu plus de 45 ans. Nous avons connu de nombreux problèmes et de nombreux différends en matière de manutention des grains au Canada depuis 1949 ou 1950 et ce jusqu'à aujourd'hui, mais, au cours de ces 45 années, je n'ai jamais vu la pagaille que je constate aujourd'hui à Vancouver en ce qui a trait à la manutention des grains.

Dans le domaine céréalier, on dit toujours qu'il y a 95 p. 100 de politique et 5 p. 100 de protéine, et la preuve en a été faite. Le problème qui existe à Vancouver a débuté en août dernier et s'est poursuivi en septembre, en octobre, en novembre, en décembre, en janvier, en février, en mars, en avril, et nous voilà en mai. Certaines personnes savaient que nos céréales étaient vendues, mais qu'il s'est passé quelque chose au niveau de l'infrastructure, et que rien n'était prêt pour ces ventes.

Nous n'avons tout simplement pas suffisamment de wagons à Vancouver. Nous n'en avions pas suffisament en septembre, en octobre, en novembre, en décembre, et jusqu'à maintenant. Nous n'avons tout simplement pas assez de wagons à l'heure actuelle. Il nous faut 5 200 wagons par semaine pour nous occuper des navires en attente et nous en obtenons 2 800 et parfois moins. Je ne blâme personne; tout ce que je dis, c'est qu'il y a même des agriculteurs qui s'imaginent qu'en expédiant nos céréales vers le sud, nous résoudrions tous les problèmes. Cela pourrait résoudre certains des problèmes, mais nous perdrions notre capacité de vente de nos céréales canadiennes sur les marchés mondiaux.

Nos céréales sont de très haute qualité et c'est la raison pour laquelle le Japon, la Chine, la Corée, et même à l'occasion les pays de l'ex–Union soviétique, exigeaient et désiraient toujours nos céréales. Cela ne fait aucune différence—que ce

[*Texte*]

grain because our grain is clean. Even as recently as two weeks ago the Japanese insisted that we supply canola. They were going to buy canola from Australia or someplace. They said they didn't want that kind of canola; they wanted our canola.

But we do have a problem. For instance, our railroads are charged in taxes $225 million a year more than their American counterparts, and we expect these railroads to have incentives, to have initiatives. If we are going to overtax our railroads—and I'm not a friend of railroads—then we are not going to receive a proper service. It is impossible. The railroads are not competitive. No wonder some of our grain cars find their way into the United States and are staying there and are used as demurrage.

We are told there are only 2,000 cars left in the United States. I do not believe that. I say that 4,500 and even more cars are left. We don't know how many are in Mexico and we're never going to get them back anyway, but from the United States we have to get these cars back.

In 1980 I participated in a commission set up by the federal government. Justice Emmett Hall was chairman of that commission. We asked for 4,000 railroad hopper cars to be built. We had the plants in Nova Scotia and Ontario ready to build these cars. It didn't take place. Instead they decided to lease 5,000 to 7,000, and maybe more, cars from the United States. We did very well in 1981, 1982, 1983, down the line until last year.

What happened last year? When the American system experienced problems and threats to its own infrastructure, then the cars were not available to us. We didn't get any cars. So we are 5,000 or 7,000 cars short, besides the 4,000 we didn't build. We're short of cars and these cars are simply not here. We're not only short of cars in Vancouver and Prince Rupert, we're short of cars in Thunder Bay.

I have listened to quite a few people in farm communities saying that we should export 40 million to 50 million tonnes of grain. There's only one problem: where are we going to get that grain for export? We cannot produce that much grain.

We can produce 32 million tonnes. From this 32 million or 33 million tonnes we need 8 million tonnes for Thunder Bay; otherwise we're going to lose that system, and for Canada to lose that system is the end of Canada. We have to keep Thunder Bay viable to some degree. So we need these 7,000 to 8,000 cars.

We have to have 7,000 cars for Prince Rupert. They borrowed about $300 million from the Alberta Heritage Fund and they're not making enough to pay the interest; I'm not talking about principal. So we need cars for them. That's 15 million.

[*Traduction*]

soit le blé, l'orge, le canola, le seigle ou le blé dur. Ils veulent nos céréales parce qu'elles sont propres. Pas plus tard qu'il y a deux semaines, les Japonais ont insisté pour que nous leur fournissions du canola. Ils étaient sur le point d'acheter du canola d'Australie ou d'ailleurs. Ils ont précisé qu'ils ne voulaient pas de ce genre de canola, qu'ils voulaient notre canola à nous.

Mais nous avons un problème. Par exemple, nos compagnies ferroviaires supportent un fardeau fiscal de 225 millions de dollars par an supérieur à celui de leurs concurentes américaines, et nous attendons d'elles qu'elles offrent des encouragements, qu'elles prennent des initiatives. Si nous surtaxons nos compagnies ferroviaires—et je ne suis pas exactement un ami des sociétés ferroviaires—alors nous n'obtiendrons pas un service convenable. C'est impossible. Elles ne sont tout simplement pas compétitives. Il n'est pas surprenant que nos wagons céréaliers se dirigent vers les États-Unis et restent là-bas, et qu'ils y sont utilisés à des fins de surestarie.

On nous a dit que seulement 2 000 wagons étaient partis vers les États-Unis. Je ne le crois pas. Je dirais qu'au moins 4 500 wagons sont partis là-bas. Nous ne savons pas combien de wagons se trouvent au Mexique et nous ne les reverrons jamais de toute façon, mais en ce qui concerne les États-Unis, il faut que ces wagons nous reviennent.

En 1980, j'ai fait partie d'une commission mise sur pied par le gouvernement fédéral, sous la présidence du juge Emmett Hall. Nous avons demandé la construction de 4 000 wagons-trémie. Nous avions les usines nécessaires pour construire ces wagons en Nouvelle-Écosse et en Ontario. Cela ne s'est pas fait. Au lieu de cela, le gouvernement a décidé d'obtenir 5 000 à 7 000 wagons par crédit-bail, et peut-être davantage, en provenance des États-Unis. Nous nous sommes très bien débrouillés en 1981, en 1982, en 1983, et au cours des années suivantes jusqu'à l'an dernier.

Que s'est-il passé l'an dernier? Lorsque le système américain a connu des problèmes et que sa propre infrastructure était menacée, les wagons ont alors cessé d'être mis à notre disposition. Nous n'arrivions plus à en obtenir. Il nous en manque donc 5 000 à 7 000, en plus des 4 000 que nous n'avons pas construits. Nous avons une pénurie de wagons et il n'y en a tout simplement pas. Ce n'est pas seulement à Vancouver et à Prince Rupert que nous manquons de wagons, il nous en manque également à Thunder Bay.

Dans le milieu agricole, j'ai entendu un certain nombre de personnes dire que nous devrions exporter 40 à 50 millions de tonnes de céréales. Il n'y a qu'un seul problème: où allons-nous obtenir ces céréales pour les exporter? Nous ne pouvons pas produire toutes ces céréales.

Nous pouvons produire 32 millions de tonnes. De ces 32 ou 33 millions de tonnes, nous en avons besoin de huit millions pour Thunder Bay, sinon nous allons perdre ce circuit, et sa perte signifierait la fin du Canada. Nous devons faire en sorte que Thunder Bay demeure dans une certaine mesure viable. Nous avons donc besoin de ces 7 000 à 8 000 wagons.

Il nous faut 7 000 wagons pour Prince Rupert. Ils ont emprunté quelque 300 millions de dollars du Fonds du patrimoine de l'Alberta et ils ne font pas assez de bénéfices pour en payer les intérêts; je ne parle même pas du principal. Nous avons donc besoin de wagons pour eux. Cela fait 15 millions de tonnes.

[*Text*]

[*Translation*]

• 2120

Now, we need, let's say, 800,000 tonnes for the Port of Churchill, otherwise some people will be upset. We need about another million tonnes between Quebec City and Halifax — to satisfy Bunge, because they put some cleaning operations there, in Quebec City.

Ensuite, il nous faut environ 800 000 tonnes pour le port de Churchill, sinon certaines personnes seraient vexées. Nous avons besoin d'un autre million de tonnes à répartir entre Québec et Halifax — pour satisfaire Bangie, parce qu'ils ont construit des installations de nettoyage à Québec.

Now there are 16 million tonnes, let's say, left for Vancouver. We can handle 20 million to 25 million tonnes easily; we don't need any miracles. Existing facilities can handle 20 million tonnes, and we proved that.

Il reste environ 16 millions de tonnes pour Vancouver. Nous pouvons manipuler facilement 20 à 25 millions de tonnes, sans faire de miracle. Les installations existantes peuvent manipuler 20 millions de tonnes et la preuve en a été faite.

In 1972, 650 grain workers handled 6.6 million tonnes of grain at that time. In the 1992 crop year we handled 20 million tonnes with the same number of grain workers. But I'm not going to credit the grain workers alone because the companies put technological changes into their grain elevators. Mechanization and automation took place and they spent millions and millions of dollars to improve their facilities. That's why we can handle 25 million or 26 million tonnes today with no difficulties whatsoever.

En 1972, 650 travailleurs céréaliers ont manipulé 6,6 millions de tonnes de céréales. Au cours de la campagne de 1992, nous avons manipulé 20 millions de tonnes avec le même nombre de travailleurs. Mais je ne donne pas tout le crédit aux travailleurs car les compagnies ont apporté des changements technologiques dans leurs silos à grain. La mécanisation et l'automatisation ont été introduites et les compagnies ont dépensé des millions et des millions de dollars pour améliorer leurs installations. C'est la raison pour laquelle nous pouvons manipuler 25 ou 26 millions de tonnes à l'heure actuelle sans aucune difficulté.

There is talk that we need a seven–day continuous operation. There's nothing wrong with seven–day continuous operation. Where coal is concerned, or potash or pulp, there's no problem because the product is always there, every year. In grain it is a little difficult. Some years are excellent years and let's say that 52 million to 55 million tonnes of grain are produced for Canada. Let's remember that we need 20 million to 22 million tonnes for our own consumption; some years less. Therefore, the companies are in no position to work 12 months a year every year, with seven days a week of continuous operation.

On parle de la nécessité de travailler en continu sept jours sur sept. Il n'y a rien de mal à fonctionner sept jour sur sept. Lorsqu'il s'agit du charbon, ou de la potasse, ou de la pâte à papier, il n'y a aucun problème car le produit est disponible chaque année. Pour ce qui est des céréales, c'est un petit peu délicat. Certaines années sont excellentes et on produit alors 52 à 55 millions de tonnes de céréales au Canada. N'oublions pas que nous avons besoin de 20 à 22 millions de tonnes pour notre consommation intérieure, certaines années un peu moins. Par conséquent, les compagnies ne sont nullement en mesure de travailler tous les ans pendant 12 mois à raison de sept jours de fonctionnement continu par semaine.

What they need is to work Monday to Friday, with a sixth day if the companies need the sixth day. When I suggested six or seven months a year in a good crop year they need that sixth day, and the sixth day is there. We did work this way all these years and we didn't have any problem.

Ce qui leur faut, c'est travailler du lundi au vendredi, avec un sixième jour de travail en cas de nécessité. Lorsque j'ai suggéré que lors d'une bonne campagne les compagnies auraient besoin d'un sixième jour pendant six ou sept mois de l'année, c'est que ce sixième jour existe. Nous avons travaillé de cette façon au cours de toutes ces années et nous n'avons éprouvé aucun problème.

Because I represent labour I have to speak about labour, about the feelings of the members of labour, and about what they're doing. Like I said, we've proved, ourselves, that we are productive and can handle. . . If we moved from 6.5 million tonnes to 20 million tonnes from 1972 to 1992 we did a good job—for the companies, for Canada, and for the farmers.

Étant donné que je représente le milieu syndical, je dois vous parler de ce milieu et des sentiments qu'éprouvent les travailleurs, et de ce qu'ils font. Comme je l'ai déjà mentionné, nous avons prouvé que nous sommes productifs et que nous pouvons manutentionner. . . Si nous sommes passés de 6,5 millions de tonnes en 1972 à 20 millions en 1992, nous avons fait du bon travail—pour les compagnies, pour le Canada et pour les agriculteurs.

But I do believe the time has come in Canada for employees and management—I can only speak for the grain industry but it's not only for that industry—and everybody to develop a relationship in which more consideration will be given to producers, the farmers, and this country as a whole.

Mais je suis persuadé que l'heure est venue au Canada pour les employés et les dirigeants—je ne peux parler qu'au nom de l'industrie céréalière, mais cela ne s'applique pas seulement à cette industrie—et pour tout le monde d'établir une relation dans laquelle on tiendra davantage compte des producteurs, des agriculteurs, et du pays dans son ensemble.

I believe that employees, especially our members, will have to adopt new ideas about how to work. We not only have to work harder, we have to work smarter. That is imperative.

Je suis d'avis que les employés, en particulier nos membres, devront adopter de nouvelles méthodes de travail. Nous devons non seulement travailler plus fort, nous devons également travailler plus intelligemment. C'est impératif.

[*Texte*]

We have to adopt four principles. On these principles I believe and know there will be many in the labour movement who will disagree with me. We need productivity, efficiency with that productivity, responsibility with that productivity, and flexibility. Without flexibility this country will never sustain the living standard we presently enjoy. It's impossible. But flexibility must be agreed upon between the unions and the management, then sold or explained to the membership.

[*Traduction*]

Nous devrons adopter quatre principes, à propos desquels j'estime et je suis persuadé que bon nombre de travailleurs ne seront pas d'accord avec moi. Nous avons besoin de productivité, d'efficacité avec cette productivité, de responsabilité avec cette productivité, et de souplesse. Sans souplesse, notre pays ne maintiendra jamais le niveau de vie dont il jouit à l'heure actuelle. C'est impossible. Mais il faut que les syndicats et le patronat s'entendent sur la souplesse, et puis vendent l'idée ou l'expliquent à leurs membres.

• 2125

I believe that everybody who ever works in the industry must be trained for four jobs, at least four jobs. These people then will work all these four jobs anytime anybody is sick or it otherwise is required or becomes necessary. That is the future. We have to learn—

À mon avis, tous les travailleurs de cette industrie doivent être formés pour pouvoir occuper quatre postes de travail, au moins quatre postes. Ces personnes pourront ensuite occuper ces quatre postes chaque fois que quelqu'un sera malade ou que la situation l'exigera. C'est l'avenir. Nous devons apprendre. . .

The Chairman: Excuse me. Do you want to just expand—four jobs within the industry, or four different vocations in a lifetime?

Le président: Veuillez m'excuser. Voulez–vous préciser votre pensée—quatre emplois dans l'industrie ou quatre professions différentes au cours de sa vie?

Mr. Kancs: Four jobs, let's say in our industry. We have some 15 different classifications. Every person will have to learn four jobs within these classifications. So eventually we can cut back on these classifications and become more flexible.

M. Kancs: Quatre emplois, dans notre industrie par exemple. Nous avons environ 15 classifications différentes. Chaque travailleur devra apprendre quatre emplois à l'intérieur de ces classifications. En fin de compte, nous pourrons réduire le nombre de ces classifications et devenir plus souples.

Let's say that five people will phone in and say that they are sick with flu and not going to come in, and they're all panel control operators, computer operators and quality control operators. You see, the workers who used to sweep the floors, they're gone. It's these kinds of workers who are working in this industry now. When these five people phone in and say they're not coming in, then within five minutes these five people must be replaced by another five people, and work continues, it never stops.

Disons que cinq personnes téléphonent et déclarent qu'elles ont la grippe et ne pourront pas se présenter au travail, et qu'elles sont toutes des régulateurs, des pupitreurs et des contrôleurs de la qualité. Vous savez, les travailleurs qui balayaient les planchers ont disparu. C'est maintenant ce genre de travailleurs qui oeuvrent dans notre industrie. Lorsque ces cinq personnes téléphonent et disent qu'elles ne peuvent se présenter, il faut les remplacer par cinq autres dans les cinq minutes qui suivent et le travail continue, il ne s'arrête jamais.

That is flexibility. It means training and retraining. In some grain elevators in Vancouver people are trained, but not in all. For the last 10 or 15 years I've been saying to these companies, if the day should ever come when you need this seven–day continuous operations, you need training and you need flexibility, otherwise what are you going to do with that seven–day continuous operation if you don't have trained people to take the place of these people who are going to take the time off? That's why flexibility is the future, not only in our industry, but I can only speak about our industry.

C'est ça la souplesse. Cela signifie formation et recyclage. Dans certains silos à grain de Vancouver, les gens sont formés, mais ce n'est pas le cas partout. Depuis 10 ou 15 ans, je ne cesse de répéter à ces compagnies que s'il advenait qu'elles aient jamais besoin de fonctionner en continu sept jours par semaine, elles auront besoin de formation et de souplesse, sinon comment pourront–elles s'organiser pour travailler en continu pendant sept jours si elles ne disposent pas du personnel compétent nécessaire pour remplacer les gens qui prendront des congés? C'est pourquoi l'avenir réside dans la souplesse, et pas seulement dans notre industrie, mais je ne peux parler qu'au nom de notre industrie.

We must have flexibility, and then they have to do something else. We have to let the employees participate in decision–making processes on a shop level, not at the board level. We're not ready for boards, but we have to be ready for shop–level participation, especially by the young people. The young people of today are finishing high school or college. They have more than grade 12. When you finish college, you have a couple of more grades there.

Nous devons disposer d'une grande souplesse, mais il y a plus à faire. Nous devrons laisser les employés participer au processus décisionnel au niveau de chaque atelier syndical, mais pas au niveau du conseil syndical. Nous ne sommes pas prêts pour le faire au niveau des conseils, mais nous devons être prêts pour une participation au niveau de chaque atelier syndical, surtout chez les jeunes. Les jeunes d'aujourd'hui terminent leurs études secondaires ou collégiales. Ils ont plus qu'une 12^{e} année. Lorsqu'ils terminent le collégial, ils ont deux ou trois années de plus.

[*Text*]

So they're intelligent and they're educated. They want to know. A foreman cannot just go and say you do this, you do this. That's not enough for these young people. They want to know why they have to do this. So you have to involve these young people, or we're going to lose them. Young people must participate.

In my age, probably it was different. When I first started I was young, but now everything is changing and we have to give the employees the opportunity to participate in decision–making processes.

The Chairman: I'm sure that there are many members of the committee who would like to hear more of this, but I'd like to get their input right at this time, if it's all right with you, unless you want to just. . . How much longer do you think you'll be?

A voice: Just a few more pages, Mr. Chairman.

The Chairman: Okay. Please go ahead, Mr. Kancs.

Mr. Kancs: No, I'm not going to go through all these pages. I just want to say that the employees and the companies, the managers, must work as a team.

All you have to do is go back to what happened to Australia ten years ago. They were in a very difficult position. But if you listen to what's happening in Australia today, management and employees and unions are working together to build Australia. So we have to do the same thing. We have to work as a team if we want to improve the productivity, improve the output. Again, maybe this will be difficult for some people to understand, but we have to work six and a half hours in eight hours, and work smart. If we can accomplish this, we'll be doing all right.

[*Translation*]

Les jeunes sont donc intelligents et instruits. Ils veulent savoir. Il ne suffit plus qu'un contremaître dise qu'il faut faire ceci ou faire cela. Cela ne suffit pas pour ces jeunes. Ils veulent savoir pourquoi ils doivent faire cela. Il faut donc faire participer ces jeunes, sinon nous les perdrons. Les jeunes doivent participer.

À mon époque, c'était sans doute différent. J'ai commencé à travailler lorsque j'étais très jeune mais tout change maintenant et nous devons offrir aux employés la possibilité de participer au processus décisionnel.

Le président: Je suis certain que bien des membres du Comité seraient prêts à vous écouter poursuivre sur ce sujet, mais j'aimerais connaître leurs impressions dès maintenant, si vous êtes d'accord, à moins que vous ne vouliez. . . Environ combien de temps vous faudra–t–il encore?

Une voix: Il ne reste que quelques pages, monsieur le président.

Le président: Très bien. Veuillez continuer monsieur Kancs.

M. Kancs: Non, je ne lirai pas toutes ces pages. Je veux simplement dire que les employés et les compagnies, les gestionnaires, doivent travailler en équipe.

Tout ce qu'il faut faire, c'est regarder ce qui s'est passé en Australie il y a dix ans. La situation était très délicate. Mais si vous suivez ce qui se passe en Australie aujourd'hui, les patrons et les employés et les syndicats collaborent pour bâtir l'Australie. Nous devons donc faire la même chose. Nous devons travailler en équipe si nous voulons améliorer la productivité, améliorer la production. Encore une fois, certaines personnes auront peut–être de la difficulté à comprendre, mais nous devons travailler six heures et demie en huit heures, et travailler intelligemment. Si nous sommes capables d'y parvenir, nous réussirons.

• 2130

I know you want to ask questions about what's happening in Vancouver and why our grain doesn't go through, and I'm here to answer those questions, but there is talk that our transporation system is obsolete, that our transportation system must be changed. I do not believe that. I believe our transportation system needs a good overhaul. This transportation system was set up decades ago. Anything that was done before the 1990s must go. Nothing that happened before the 1990s. . . Many things were good and many things were bad, but Canada is at the point where we have to change, and this change must be accepted by all Canadians, not just by people in the unionized workforce.

We need action. As far as the grain transportation system is concerned, I believe we need a commissioner, a czar, who is responsible not only for grain transportation but for all commodity transportation. We need that man badly. We may call him a dictator, but he's not going to be.

It's very difficult to get that kind of a person appointed in a democracy, but it's not impossible. If we want to straighten out some of the problems we are presently going through, we need somebody who gives us leadership, and government has to participate in this leadership. Somebody has to lead us so that some of these problems will be eliminated.

Je sais que vous voulez poser des questions sur la situation à Vancouver et sur la raison pour laquelle nos céréales ne passent pas, et je suis ici pour répondre à ces questions, mais on dit que notre système de transport est désuet, qu'il faut le changer. Je ne le crois pas. À mon avis, notre système de transport a besoin d'une bonne refonte. Il a été mis sur pied il y a des décennies. Tout ce qui a été fait avant les années quatre–vingt–dix doit disparaître. Rien de ce qui s'est passé avant les années quatre–vingt–dix. . . Il y avait du bon et il y avait du mauvais, mais au Canada, le moment du changement est arrivé, et ce changement doit être accepté par tous les Canadiens, pas seulement par les travailleurs syndiqués.

Il faut agir. En ce qui a trait au système de transport des céréales, nous avons besoin d'un commissaire, d'un tsar, chargé non seulement du transport des grains mais du transport de toutes les denrées. Nous en avons absolument besoin. Nous pouvons appeler cela un dictateur, mais ce ne sera pas le cas.

Il est très difficile de faire nommer ce genre de personne dans une démocratie, mais ce n'est pas impossible. Si nous voulons résoudre certains des problèmes auxquels nous sommes actuellement confrontés, nous avons besoin d'une personne faisant preuve de leadership, et le gouvernement doit participer à ce leadership. Il faut que quelqu'un nous montre la voie afin de pouvoir éliminer certains de ces problèmes.

[*Texte*]

You're not going to have miracles today or tomorrow, or next year or ten years from now. There are no miracles. It is my belief that God will provide food, but he's not going to cook our dinner. We are going to cook our dinners, gentlemen.

An hon. member: Well said.

Mr. Kancs: I'm ready for any questions anybody may have concerning the situation in Vancouver.

The Chairman: Thank you, Mr. Kancs.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Mr. Chairman, it's been a long day, so I'll be brief.

The Chairman: Don't be brief. This is the last witness and we're going to go. Anyone who wants to get in on the argument, come on and sit at the table.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Mr. Kancs, I appreciate your comments. I have only one question. I just want you to clarify it. Are you telling us that there is no problem unloading whatever grain is getting to the Vancouver terminal, that it is being loaded without delay? I think you said there were about 2,800 cars a week coming in. You could handle 52 cars, so that's—

Mr. Kancs: That's 5,200 cars.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): So you have room to efficiently handle another 2,200 cars. So there is no hold-up whatsoever at the terminals. Is that what you're saying?

Mr. Kancs: Let's take one day—Friday, April 22, 1994. Pioneer Grain unloaded 71 cars; Saskatchewan Wheat Pool, 129 cars; Alberta Wheat Pool, 56 cars; Pacific Elevators, 40 cars; UGG, 51 cars; and Prince Rupert, 28 cars. Prince Rupert should be 328; UGG, 151; Pacific Elevators, 240; Alberta Wheat Pool, at least 200; Pioneer Grain, 171; and Saskatchewan Wheat Pool, at least 200. That was Friday.

• 2135

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Has this been the trend for the last six months?

Mr. Kancs: This has been the trend for quite a few months.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): What you're saying, then, is that there is no problem handling the grain you're getting now at the Vancouver terminal.

Mr. Kancs: There is always a little problem. If the terminal is full of wheat when the canola cars have to be unloaded, then there is difficulty. But that kind of difficulty can be overcome.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): If in fact there's an average of—I said I'd be brief, didn't I?

The Chairman: You're briefer than usual, Mr. Harris.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): There's an average of around 2,800 cars. You have a 2,200 or 2,400 car leeway there, so the problems are minimal.

[*Traduction*]

Il n'y aura pas de miracles aujourd'hui, ni demain, ni l'année prochaine, ni dans dix ans. Les miracles n'existent pas. À mon avis, Dieu nous donnera à manger, mais ce n'est pas lui qui fera notre cuisine. Messieurs, c'est nous qui devrons faire notre cuisine.

Une voix: Bien dit.

M. Kancs: Je suis prêts à répondre à vos questions éventuelles concernant la situation à Vancouver.

Le président: Merci, monsieur Kancs.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Monsieur le président, la journée a été longue, et je serai donc bref.

Le président: Ne soyez pas bref. C'est le dernier témoin avant que nous partions. Quiconque souhaite participer au débat peut s'avancer et venir s'asseoir à la table.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Monsieur Kancs, j'apprécie vos commentaires. Je n'ai qu'une question à vous poser. J'aimerais tout simplement que vous éclaircissiez ce point. Êtes-vous en train de nous dire qu'il n'y a aucun problème de déchargement des céréales qui arrivent au terminal de Vancouver, qu'elles sont chargées sans retard? Vous avez dit je crois que vous receviez environ 2 800 wagons par semaine. Vous pourriez manutentionner 52 wagons, si bien que. . .

M. Kancs: Pas 52, 5 200.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Il vous reste donc de la place pour manutentionner de façon efficace 2 200 wagons supplémentaires. Il n'y a donc aucun retard dans les terminaux. C'est bien ce que vous avez dit?

M. Kancs: Prenons l'exemple d'une journée, le vendredi 22 avril 1994. Pioneer Grain a déchargé 71 wagons, Saskatchewan Wheat Pool 129, Alberta Wheat Pool 56, Pacific Elevators 40, UGG 51 et Prince Rupert 28. Prince Rupert devrait en décharger 328, UGG 151, Pacific Elevators 240, Alberta Wheat Pool au moins 200, Pioneer Grain 171 et Saskatchewan Wheat Pool au moins 200. C'était vendredi.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Cette tendance s'est-elle maintenue au cours des six derniers mois?

M. Kancs: Elle se maintient depuis plusieurs mois.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Ce que vous nous dites alors, c'est qu'il n'y a aucun problème à manutentionner le grain qui arrive à l'heure actuelle au terminal de Vancouver.

M. Kancs: Il y a toujours un petit problème. Si le terminal est rempli de blé lorsqu'il faut décharger les wagons de canola, alors il y a des problèmes. Mais ce genre de difficulté peut être surmonté.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Si, en fait, il y a en moyenne—j'ai dit que je serais bref, n'est-ce pas?

Le président: Vous êtes plus bref que d'habitude, monsieur Harris.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Il y a en moyenne environ 2 800 wagons. Vous disposez d'une marge de 2 200 à 2 400 wagons, si bien que les problèmes sont minimes.

[*Text*]

Mr. Kancs: Oh, no, there are problems. We need the cars. We need grain.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): No, but I mean you're not getting so many cars that you can't handle them. You're getting not enough cars. You can handle a lot more. There's no hold–up on grain shipments, from your point of view, at your end.

Mr. Kancs: There's a hold–up of a grain shipment. . .the ships are waiting. Quite a few ships are waiting.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): But it isn't your guys holding it up. It's the fact that you don't have enough cars to unload. Is that right?

Mr. Kancs: Our people work 24 hours a day on three shifts unloading cars in all terminals, except for UGG, where we're going to start unloading on three shifts in about two weeks. We're setting up the system there. Every place else they're working three shifts.

What happens to us is that we're running out of cars on afternoon shifts and graveyard shifts, not on day shifts. We have plenty of cars on day shifts, but afternoons and graveyard shifts we're running out of cars.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Okay, so the cars simply aren't getting there?

Mr. Kancs: They're not there.

The Chairman: The cars aren't being spotted for you to unload? The cars are there but they're not being spotted, or the cars aren't in Vancouver to unload?

Mr. Kancs: I suggest the cars are not in Vancouver, because otherwise these grain companies would not let us stand around. You take 40 cars unloaded in Pacific Elevators. When you have three or four crews, do you have maybe 30 people standing around doing nothing? The grain company wages we receive are not too bad. We're fairly paid. Therefore, for these people to stand around or sweep the floors, there is no justification for it.

Mr. Jordan: Mr. Kancs, you started out saying you were not a friend of the railroad. Doesn't your livelihood depend on railroads to a large degree?

Mr. Kancs: Oh, definitely. I don't want to. . .if I said that we are overcharging in taxation $225 million to our railroads, that is wrong.

Mr. Jordan: No, no, I was putting railroads in the context of what you represent. You said you weren't a friend of the railroad and then you were promoting this team approach. To me, starting out by saying you're not a friend of the railroads sets it up in kind of a confrontational way.

Mr. Kancs: Oh, no.

Mr. Jordan: That wasn't intended?

[*Translation*]

M. Kancs: Oh non, il y a des problèmes. Nous avons besoin des wagons. Nous avons besoin des céréales.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Non, ce que je veux dire, c'est que le nombre de wagons que vous recevez ne dépasse pas votre capacité. Vous ne recevez pas suffisamment de wagons. Vous pouvez en manutentionner beaucoup plus. D'après vous, il n'y a rien chez vous qui retarde les expéditions de céréales.

M. Kancs: Il y a des retards dans les expéditions de céréales. . . Les bateaux attendent. Il y a beaucoup de bateaux qui attendent.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Mais ce n'est pas la faute de vos membres. C'est à cause du fait que vous n'avez pas suffisamment de wagons à décharger, n'est–ce pas?

M. Kancs: Nos employés travaillent 24 heures sur 24 en trois équipes pour décharger les wagons dans tous les terminaux, sauf dans celui d'UGG, où nous commencerons le déchargement avec trois équipes dans environ deux semaines. Nous sommes en train d'implanter le système. Partout ailleurs, nous travaillons avec trois équipes.

Ce qui se passe, c'est que nous manquons une pénurie de wagons pour les équipes de l'après–midi et les équipes de nuit, pas pour les équipes du matin. Nous avons suffisamment de wagons le matin, mais il en manque l'après–midi et la nuit.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Très bien, ainsi ce sont tout simplement les wagons qui n'arrivent pas chez vous?

M. Kancs: Ils ne sont pas là.

Le président: On ne vous indique pas quels wagons vous devez décharger? Les wagons sont là mais on ne vous indique pas lesquels doivent être déchargés, ou bien les wagons ne sont pas là?

M. Kancs: Je dirais que les wagons ne sont pas à Vancouver, car, sinon, si c'était le contraire les compagnies céréalières ne nous laisseraient pas nous tourner les pouces. Vous avez par exemple 40 wagons à décharger à Pacific Elevators. Lorsque vous avez trois ou quatre équipes, y a–t–il une trentaine de personnes qui restent là à ne rien faire? Le salaire que nous verse la compagnie céréalière n'est pas mauvais. Nous sommes assez bien payés. Par conséquent, rien ne justifie que ces gens se tournent les pouces ou balaient le plancher.

M. Jordan: Monsieur Kancs, vous avez commencé en déclarant que vous n'étiez pas un ami des compagnies ferroviaires. Votre gagne–pain ne dépend–il pas dans une large mesure des compagnies ferroviaires?

M. Kancs: Oh bien sûr. Je ne veux pas. . . si j'ai dit que nous surtaxions nos sociétés ferroviaires de 225 millions de dollars, c'est faux.

M. Jordan: Non, non, je plaçais les sociétés ferroviaires dans le contexte de ce que vous représentez. Vous avez déclaré que vous n'étiez pas un ami des compagnies ferroviaires et ensuite vous vantez cette collaboration. Pour moi, lorsque l'on commence par dire que l'on n'est pas un ami des compagnies ferroviaires, on place le débat dans une sorte de situation de confrontation.

M. Kancs: Oh non.

M. Jordan: Ce n'était votre intention?

[*Texte*]

Mr. Kancs: No, no, you're mistaken. Because I mentioned that $225 million, I said that I'm not speaking for railroads, speaking on their behalf. That's what I meant. But I believe that the taxation system must be overhauled. They need relief; they need help.

Mr. Jordan: I'm sure that whichever group would come before us here would say they need help, but let's put that aside for a minute.

You also said there was a mess in Vancouver. Who caused the mess? Was it totally caused by management? Was labour not involved in this mess at all? They didn't have anything to do with it?

Mr. Kancs: It started in August 1993.

Mr. Jordan: What was the issue?

Mr. Kancs: No cars.

• 2140

Mr. Jordan: We have gone completely around the horn on this no cars. Having more cars would have to be a business decision. You just don't buy cars to keep people busy. You have to pay for the cars and make sure the cars are going to generate enough money so that you can pay your employees and give the farmers a good return on the grain. Do you just keep buying cars because. . .? You have to have some purpose for having extra cars on a constant basis; you can't go and order more cars so that a few people could do more work.

Mr. Kancs: No, it has nothing to do. . . Is Canada in question here? Grain generates for Canada $5 billion in income annually. Therefore, the question here is Canada, not a few workers standing around.

Mr. Jordan: You can't just take a figure like $5 billion annually; you have to put it in some kind of context. I don't know what that means, $5 billion annually. That's like telling me that 200 cars were unloaded. I have no idea whether that is good or bad. But I do know that you have to be returning on the investment that you put in, and I think labour has to be considerate and flexible enough to know that if they aren't going to be a team player—you want them to be a team player here. They have to consider their employer once in a while, because if he isn't going to return a dollar or two, nobody is going to invest in that company, and then you're going to have to lay off workers.

Mr. Kancs: Just a minute, just a minute. You said about the necessity to have these cars. Every year we lease 5,000 to 7,000 hopper cars from the United States system; we've done it every year except for the last year, except for 1993. Why not?

Mr. Jordan: You would suggest that it was a mistake to ever have leased cars from the United States.

Mr. Kancs: No, I would suggest that these cars were probably not available, because the United States had a problem in Mississippi.

[*Traduction*]

M. Kancs: Non, non. vous avez mal compris. Quand j'ai parlé des 225 millions de dollars, j'ai précisé que je ne parlais pas au nom des compagnies ferroviaires. C'est ce que je voulais dire. Mais je pense qu'il faut réviser le système fiscal. Les compagnies ferroviaires ont besoin d'aide.

M. Jordan: Je suis persuadé que n'importe quel groupe qui se présenterait devant nous dirait qu'il a besoin d'aide, mais mettons cela de coté pour l'instant.

Vous avez dit que c'était la pagaille à Vancouver. Qui a provoqué cette pagaille? Est–ce que c'est le patronat qui en est entièrement responsable? Les syndicats n'y sont–ils pas mêlés? N'y sont–ils pour rien?

M. Kancs: Cela a débuté en août 1993.

M. Jordan: Quel était le problème?

M. Kancs: Le manque de wagons.

M. Jordan: Nous avons déjà fait tout le tour de cette question du manque de wagons. Toute augmentation de leur nombre relèverait d'une décision commerciale. On n'achète pas d'autres wagons tout simplement pour tenir les gens occupés. Il faut les payer et être certain que les wagons vont rapporter suffisamment d'argent pour pouvoir payer les employés et assurer aux agriculteurs un bon rendement pour leur grain. Va–t–on tout simplement continuer d'acheter des wagons parce que. . .? Vous ne pouvez pas avoir en permanence un excédent de wagons sans une bonne raison. Vous ne pouvez pas commander d'autres wagons tout simplement pour que quelques personnes puissent faire davantage de travail.

M. Kancs: Non, cela n'a rien à voir avec. . . Le Canada est–il en cause? Le grain rapporte chaque année au Canada cinq milliards de dollars. Par conséquent, c'est du Canada que l'on parle ici, et non pas d'une poignée de travailleurs qui n'ont rien à faire.

M. Jordan: Vous ne pouvez pas tout simplement citer un chiffre comme cinq milliards de dollars par an; il vous faut le placer dans un certain contexte. Je ne sais pas ce que cela signifie, cinq milliards de dollars par an. C'est comme si vous me disiez que 200 wagons ont été déchargés. Je ne saurais dire si c'est bon ou mauvais. Ce que je sais, par contre, c'est que vous devez tirer un certain rendement de votre investissement, et je pense que les travailleurs doivent faire preuve de prévenance et être suffisamment souples pour reconnaître que s'ils ne veulent pas faire équipe avec vous. . . Dans ce cas–ci, vous voulez qu'ils fassent partie de l'équipe. Ils doivent songer de temps à autre à leur employeur. En effet, si celui–ci ne gagne pas un dollar ou deux, personne ne voudra investir de l'argent dans l'entreprise, et il y aura alors des mises–à–pied.

M. Kancs: Un instant, un instant. Vous avez parlé de la nécessité d'avoir ces wagons. Chaque année, nous louons 5 000 à 7 000 wagons–trémie aux États–Unis. C'est ce que nous avons fait chaque année, sauf l'an dernier, sauf pour 1993. Pourquoi?

M. Jordan: Estimez–vous qu'on n'aurait jamais dû louer des wagons aux États–Unis?

M. Kancs: Non, je pense que ces wagons n'étaient sans doute pas disponibles, parce qu'il y avait aux États–Unis un problème dans la région du Mississipi.

[*Text*]

Mr. Jordan: Somebody used the term that we have been broadsided this year with conditions. Now, labour was willing. You have to be flexible when you get those conditions coming at you. You know that the Mississippi was flooded and that it was cold and that the demand was high. Is labour flexible enough to accommodate that sort of thing or do they stick to their contract?

Mr. Kancs: Contracts are negotiated every two or three years—it all depends.

Mr. Jordan: Would you build something in there, in the next contract, to accommodate this situation we have just gone through? It may happen again, and we want you guys to be a part of the team.

Mr. Kancs: Not only in the next contract. I suggested as early as March 30, 1994. . .on February 23, 1994, that the situation is here, the problem is here, and that we have to solve it. We have to forget our differences. Whatever our differences are, we have to forget these differences and get these ships loaded, cars unloaded, if the cars are here, and we have to work seven days a week, 24 hours a day. After we finish filling these ships, we can sit and argue again about our collective agreement. We've been in negotiations now for 18 months; three or four months more would not make any difference.

Our problem is not with labour dragging out negotiations. Sometimes it is very difficult to negotiate. This business of going into negotiations and three or four months later taking a strike vote and threatening. . .those days are gone. Nobody cares about strikes anymore.

Mr. Jordan: What was it that closed down the port there? Didn't that port close down there for a while?

Mr. Kancs: Unfortunately, it happened 13 days. . .the longshoremen got into a difficulty. I am not going to speak for longshoremen, as to who was right and who was wrong. Those 13 days impaired, but not significantly. The whole problem we're facing today started in August, September, October and November. Naturally it impaired, but it shouldn't have happened, I agree with you.

• 2145

Strikes sometimes impair and lock–outs impair not only farmers or business but the country as a whole. We have to take that into consideration. That is why we are not taking strike votes. Grain workers are 18 months in negotiations and we are refusing to take a strike vote.

I am going to tell you something. We are not going to strike, no matter what happens. We are not going to strike. I am going to tell you something else. We are not going to be locked out. Let them try. We are not going to be locked out.

Mr. Jordan: I know I am taking too much of my time, but I wish you the very, very best of luck in moving toward this team approach. I agree that is what we need, but it—

Mr. Kancs: That's the only way.

[*Translation*]

M. Jordan: Cette année, nous avons été fortement secoués par les évènements. Les travailleurs étaient tout à fait prêts. Il faut être souple lorsque vous êtes confronté à ce genre de situation. Vous devez savoir que le Mississipi a débordé, qu'il a fait froid et que la demande a été forte. Les travailleurs sont–ils assez souples pour s'adapter à ce genre de choses, ou bien s'en tiennent–ils simplement à leur convention collective?

M. Kancs: Les conventions sont négociées tous les deux ou trois ans. . . Cela dépend.

M. Jordan: Prévoiriez–vous quelque chose dans la prochaine convention, au cas où la même situation se reproduise. Cela pourrait survenir de nouveau, et nous aimerions que vous fassiez partie de l'équipe.

M. Kancs: Pas uniquement dans la prochaine convention. Dès le 30 mars 1994, ou peut–être même le 23 février, j'ai dit que la situation était là, que le problème était là, et qu'il fallait trouver une solution. Il nous faut oublier nos divergences d'opinion. Quelles qu'elles soient, il nous faut les oublier et charger ces bateaux, charger les wagons, si les wagons sont là, et travailler sept jours par semaine, 24 heures sur 24. Une fois qu'on aura rempli ces bateaux, on pourra s'asseoir et reprendre la discussion sur notre convention collective. Les négociations durent déjà depuis 18 mois; trois ou quatre mois de plus ne changeront rien.

Le problème n'est pas que le syndicat étire les négociations. Il est parfois très difficile de négocier. L'idée d'entamer des négociations et de prendre un vote de grève trois ou quatre mois plus tard et de menacer. . . Cela ne se voit plus de nos jours. Personne ne s'intéresse aux grèves aujourd'hui.

M. Jordan: Qu'est–ce qui a amené la fermeture du port là–bas? Ce port n'est–il pas resté fermé pendant quelque temps?

M. Kancs: Malheureusement, 13 jours. . . Les débardeurs ont connu quelques difficultés. Je ne peux cependant pas me prononcer au nom des débardeurs, ni vous dire qui avait tort et qui avait raison. Ces 13 jours ont entravé les choses, mais pas sérieusement. Le problème auquel nous nous trouvons confrontés aujourd'hui remonte aux mois d'août, septembre, octobre et novembre. Cela a bien sûr entravé les choses, et n'aurait jamais dû se produire; je suis d'accord avec vous là–dessus.

Les grèves et les lock–out nuisent parfois non seulement aux agriculteurs ou aux entreprises, mais au pays tout entier. Il nous faut tenir compte de cela. C'est pourquoi nous ne tenons pas de vote de grève. Les manutentionnaires de grains négocient depuis 18 mois, et nous refusons de prendre un vote de grève.

Je vais vous dire quelque chose. Nous n'allons pas faire la grève, quoi qu'il arrive. Nous n'allons pas faire la grève. Je vais vous dire autre chose. Nous n'accepterons pas un lock–out. Qu'ils s'y essaient. Nous n'accepterons pas un lock–out.

M. Jordan: Je sais que j'ai déjà pris trop de temps, mais je tiens à vous souhaiter bonne chance avec cette approche axée sur le travail d'équipe. Je conviens que c'est cela qu'il nous faut, mais ça. . .

M. Kancs: C'est la seule façon.

[*Texte*]

Mr. Jordan: —may be difficult.

The Chairman: Senator Olson.

Senator Olson: Thank you, Mr. Chairman.

I just want to follow up, Mr. Kancs, on what Mr. Harris said a few minutes ago when you were answering his questions. I was out to Vancouver, too, for a weekend about three weeks ago and the grain handling or the unloading of cars had come to an end, I guess, about 5 p.m. on Friday and it didn't open until Monday. Now, if I understand you properly, you say that your crews, the grainhandlers, were there at work ready to unload far more cars than they could get.

Mr. Kancs: As long as we can get the cars.

Senator Olson: That was the problem. You unloaded all that was available to unload.

Mr. Kancs: Yes. You see, for Saturdays and Sundays, companies have to give us overtime notice and the companies give us the notice. Unloading three shifts, Saturday, at one place. At another place, unloading three shifts Saturday, unloading three shifts Saturday. That notice goes up on Thursday, sometimes Wednesday. Friday, 10 minutes before we go home, companies come out and cancel unloading, shortage of cars.

Senator Olson: Because the cars were not in the side tracks at the harbour.

Mr. Kancs: Companies would never cancel if cars had been available any place in the vicinity. I don't know how far, say even 10 miles, 15 miles away from Vancouver. Companies would never cancel the ship because there is money involved. For every car unloaded, big money is involved here.

Senator Olson: I understand that.

Mr. Chairman, I don't have any more questions, but I think we've come to a point where I may say to you that there is a very serious contradiction in the evidence that has been presented to the committee.

The Chairman: Yes, there is.

Senator Olson: Very, very serious contradiction.

Thank you very much, Mr. Kancs.

The Chairman: I am going to come up this line and come back that line. I am tired of making selections. Is that okay with you guys?

Mr. Steckle: I haven't got a whole lot to ask, but really I guess at this point, you being the last witness, we thought we could hang it all on you. We were going to blame you for all the troubles.

You've surprised us, pleasantly surprised us, for the fact that you have related to this concept of team approach. I am glad, and I commend you for that. That's one of the most commendable things I can say to anyone who has witnessed to us today, because I think we have to work together.

I can't believe, from the witnesses we have heard, that we have had the contradiction—the senator said it just a moment ago—contradiction, 180 degrees diametrically opposed views held as to where the problem lies. I am really confused now. I

[*Traduction*]

M. Jordan: . . .pourrait être difficile.

Le président: Le sénateur Olson.

Le sénateur Olson: Merci, monsieur le président.

Monsieur Kancs, j'aimerais revenir sur ce que M. Harris a dit il y a quelques instants lorsque vous répondiez à ses questions. Je suis moi aussi allé à Vancouver. J'y ai passé une fin de semaine il y a environ trois semaines, et le travaille de manutention des grains ou de déchargement des wagons s'était terminé, je pense, vers 17 heures le vendredi, pour ne reprendre que le lundi. Si j'ai bien compris vos propos, vos équipes, les manutentionnaires céréaliers, étaient en poste, prêts à décharger beaucoup plus de wagons qu'il n'y en avait.

M. Kancs: Dans la mesure où il y en a.

Le sénateur Olson: C'était là le problème. Vous avez déchargé tous les wagons qui étaient là.

M. Kancs: En effet. Voyez–vous, pour les samedis et les dimanches, les compagnies doivent nous donner un préavis pour les heures supplémentaires à faire, et c'est ce qu'elles font. Le samedi, il y aura trois quarts de travail pour décharger, à un endroit. Ailleurs, encore trois quarts le samedi. L'avis est affiché le jeudi, parfois le mercredi. Le vendredi, 10 minutes avant qu'on ne quitte, la compagnie annule le travail de déchargement: pas assez de wagons.

Le sénateur Olson: Parce que les wagons n'étaient pas sur les voies de débord au port.

M. Kancs: Les compagnies n'annuleraient jamais s'il y avait des wagons dans les environs, même à 10 ou 15 milles de Vancouver. Les compagnies n'annuleraient jamais le bateau, parce que cela représente beaucoup d'argent. Chaque wagon déchargé vaut beaucoup d'argent.

Le sénateur Olson: Je comprends cela.

Monsieur le président, je n'ai pas d'autres questions, mais je pense que nous en sommes arrivés à un point où je peux vous dire qu'il y a une sérieuse contradiction dans les témoignages qui ont été présentés au Comité.

Le président: En effet.

Le sénateur Olson: Une très très sérieuse contradiction.

Merci beaucoup, monsieur Kancs.

Le président: Je vais monter de ce côté–ci et redescendre de côté–là. Je ne veux plus avoir à faire de choix. Cela vous convient–il?

M. Steckle: Je n'ai pas beaucoup de questions à poser, mais vu que vous êtes le dernier témoin, on avait pensé tout rejeter sur vous. On allait vous rendre responsable de tous les maux.

Vous nous avez surpris, et très agréablement, avec votre concept de travail d'équipe. J'en suis heureux, et je vous en félicite. C'est l'une des choses les plus louables dont j'aie entendu parler aujourd'hui, je pense en effet qu'il faut travailler ensemble.

J'ai du mal à comprendre qu'avec les témoins que nous avons entendus il y ait une telle contradiction—le sénateur en a parlé il y a quelques instants—nous avons entendu des avis diamétralement opposés sur la source réelle du problème, et je

[*Text*]

think we'll have to make decisions based on all this confusion. I guess we will have to draw from it some sort of semblance of order and make decisions. But if in fact it is not cars waiting in Vancouver to be unloaded that is the problem, and if you people are prepared to work the weekend if you have to, then obviously the problem lies somewhere else and I trust you are telling us the truth.

Mr. Kancs: I am. There is one problem, naturally, involved about us working more than eight hours overtime per week. We have a section here in part III of the Canada Labour Code, section 169. We introduced this section in 1964 and I was part of introducing that section right here in this beautiful city of Ottawa. I worked with Labour Canada because we believed that people worked too much overtime and therefore became tired and caused accidents. So we had to protect them, and we did.

• 2150

At the same time, we introduced overtime averaging permits, which gave us the opportunity and permission to work 416 hours overtime a year. We have exercised that right since 1964. Companies and unions jointly approached Labour Canada and got this overtime averaging permit. It worked very well.

While we were in negotiations in February last year, companies, after 30 years, discovered this section 169 and imposed overtime restrictions on their employees. Now we can work only eight hours per week, no more. If I work one hour overtime on Monday, I cannot work on Saturday. If you work two hours overtime on Tuesday for some reason or another, you cannot work on Saturday.

The Chairman: Mr. Kancs, I'm going from memory, but doesn't that section also say that could be altered with the permission of the worker or the company?

Mr. Kancs: Yes, we can get an averaging permit, Mr. Chairman, and we can rotate our overtime. Everybody works an equal amount of overtime, but does not exceed 416 hours a year. That can be done. It was done before and must be done again.

I had a meeting yesterday for four hours with Lorne Hehn, the chief commissioner of the Canadian Wheat Board. We discussed ways and means and who is going to facilitate between the companies and ourselves so we can approach Labour Canada. I know Labour Canada will give us their blessing because the grain must move.

This problem can be solved provided the union is willing. We are willing to sign the papers with management and go to Labour Canada so that can be settled. I phoned second parties last night and there is going to be a meeting on Monday between management and labour. I hope we are going to straighten out this predicament, if not forever then until we get rid of these ships and get these grain cars unloaded. Mr. Hehn promised there will be 5,400 cars per week coming by about May

[*Translation*]

suis maintenant tout à fait perplexe. Je pense qu'il nous faudra prendre des décisions à partir de cette confusion. Il nous faudra en tirer des conclusions et prendre des décisions. Quoi qu'il en soit, si le problème n'est pas que les wagons sont à Vancouver en train d'attendre d'être déchargés, et si vous êtes prêts à travailler la fin de semaine s'il le faut, alors le problème se trouve ailleurs, et je compte que vous nous dites la vérité.

M. Kancs: Tout à fait. Mais il y bien sûr un problème si nous faisons plus de huit heures de travail supplémentaire par semaine. Je songe à l'article 169 de la partie III du Code canadien du travail. Nous avons obtenu l'inclusion de cet article en 1964, et j'étais de ceux qui sont venus en faire la demande dans cette belle ville qu'est Ottawa. J'y ai travaillé avec Travail Canada, car nous pensions que les gens faisaient trop d'heures supplémentaires, qu'ils se fatiguaient et provoquaient ensuite des accidents. Nous pensions devoir les protéger, et c'est ce que nous avons fait.

Nous avons par la même occasion créé un système autorisant l'établissement d'une moyenne des heures supplémentaires, ce qui nous a donné la possibilité et la permission de faire 416 heures supplémentaires sur une année. C'est un droit que nous exerçons depuis 1964. Les compagnies et les syndicats avaient déposé conjointement une demande à Travail Canada et c'est ainsi qu'ils ont obtenu ce mécanisme, qui a très bien fonctionné.

Alors que nous étions en pleines négociations en février dernier, les compagnies ont découvert, 30 ans plus tard, l'existence de cet article 169 et elles ont imposé à leurs employés une limitation du nombre d'heures supplémentaires. Nous ne pouvons plus en faire que huit par semaine. Si je fais une heure supplémentaire le lundi, je ne peux pas travailler le samedi. Si vous faites deux heures supplémentaires le mardi, pour une raison ou une autre, vous ne pouvez pas travailler le samedi.

Le président: Monsieur Kancs, mon souvenir n'est peut–être pas exact, mais cet article ne dit–il pas également que cela peut être modifié avec la permission du travailleur ou de la compagnie?

M. Kancs: Oui, monsieur le président, nous pouvons obtenir une autorisation d'établissement de moyenne et nous pouvons également faire une rotation avec nos heures supplémentaires. Tout le monde fait le même nombre d'heures supplémentaires, et il ne faut pas dépasser 416 heures par an. C'est tout à fait faisable. Cela se faisait et il faudrait y revenir.

J'ai passé quatre heures en réunion hier avec Lorne Hehn, président de la Commission canadienne du blé. Nous avons discuté de la façon de faire et de la question de savoir qui va être l'intermédiaire entre les compagnies et nous–mêmes afin que nous puissions nous adresser à Travail Canada. Je sais que Travail Canada va nous donner sa bénédiction, car le grain doit bouger.

Ce problème pourrait être réglé à condition que le syndicat soit d'accord. Nous sommes prêts à signer les papiers avec le patronat et à aller voir les gens de Travail Canada pour que cette question soit réglée. J'ai fait quelques appels téléphoniques hier soir, et il va y avoir une rencontre lundi entre le patronat et le syndicat. J'espère que nous pourrons régler cette situation, sinon pour de bon, au moins suffisamment pour pouvoir nous occuper de ces bateaux et décharger les

[*Texte*]

22 or 23. We should be ready to unload them and fill the ships. The union is ready and willing.

Yesterday morning, Mr. Chairman, we agreed to something with the companies that unions seldom agree to. For instance, on the waterfront we have our meal breaks, say, in the afternoon shift at 7:30 p.m., longshoremen have theirs at 8:30 p.m., and longshoremen foremen at 9 p.m. We are losing productivity.

So what did we do? We agreed with the companies to move our meal hours, our lunch breaks, to the longshoremen's meal hours and lunch breaks, even if it is going to be five and a half hours between eating. We are not going to stop productivity. We are not going to impair productivity. If we have to move—sure, the contract says after four hours we are entitled to a meal break. Sometimes principles will have to be pushed aside and put back as soon as everything is over. That is our belief.

Mr. Steckle: I'd like one quick response. I want one more commitment. I believe I heard you say you will never strike again.

Mr. Kancs: No, never. I said never is never. Never is a long time.

Some hon. members: Oh, oh.

Mr. Kancs: For all these years we are on the record that we very seldom strike. I have been negotiating these contracts for 45 years. By the way, I started that union. I do not personally believe in strikes.

• 2155

Mr. Steckle: And work to rule?

Mr. Kancs: Sometimes, yes, you have to—

Some hon. members: Oh, oh.

Mr. Kancs: —but a strike is a completely different question.

On Friday we signed a collective agreement on behalf of our Alberta office workers. I would have never signed it—never—because we're not going to impair the farmers more than they are impaired right now. We agreed to the terms of that collective agreement. They're no good. These are young ladies—office workers, marvellous people—and they work hard. I had to tell them, "I'm sorry, but please accept these terms because we cannot afford to shut down."

Mr. Steckle: Thanks very much.

The Chairman: Mr. Easter.

Mr. Easter: Thank you, Mr. Chairman.

I do have a couple of questions. I want to make a comment relative to Jim's remark on the railways, their investment in rolling stock costing them so much money, and so on. There will be no contradictions on my part, I'll tell you, Mr. Chairman.

[*Traduction*]

wagons de grains. Monsieur Hayne a promis qu'il y aurait 5 400 wagons chaque semaine à partir du 22 ou du 23 mai environ. Nous devrions être prêts à les décharger et à remplir les bateaux. Le syndicat est tout à fait prêt à le faire.

Hier matin, monsieur le président, nous nous sommes entendus avec les compagnies sur quelque chose que les syndicats acceptent rarement. Sur le port, nous avons nos pauses–repas, mettons, à 19h30, pour ce qui est du quart de l'après–midi. Les débardeurs ont leur pause à 20h30, et les contremaîtres des débardeurs à 21 heures. Nous perdons sur le plan productivité.

Alors qu'avons–nous fait? Nous nous sommes entendus avec les compagnies pour déplacer nos heures de repas, nos pauses–repas de façon à ce qu'elles collent avec celles des débardeurs, même si cela voudra dire qu'il nous faudra attendre cinq heures et demie entre les repas. Nous ne voulons pas nuire à la productivité. S'il nous faut bouger... bien sûr que la convention dit qu'après quatre heures de travail, nous avons droit à une pause–repas. Cependant, il faut parfois mettre les principes de côté pour y revenir lorsque tout est fini. C'est du moins ce que nous croyons.

M. Steckle: J'aimerais une réponse rapide. J'aimerais avoir encore un engagement de votre part. Il me semble vous avoir entendu dire que vous ne ferez plus jamais la grève.

M. Kancs: Non, plus jamais. Jamais, c'est jamais. Jamais, c'est long.

Des voix: Oh! Oh!

M. Kancs: Pendant toutes ces années, nous n'avons que très rarement fait la grève. Je négocie ces conventions depuis 45 ans. Je signale en passant que c'est moi qui suis à l'origine du syndicat. Personnellement, je ne crois pas aux grèves.

M. Steckle: Et la grève du zèle?

M. Kancs: Oui, parfois, il faut...

Des voix: Oh! Oh!

M. Kancs: ...mais une grève, c'est tout à fait différent.

Vendredi, nous avons signé une convention collective pour le compte de nos employés de bureau en Alberta. Je ne l'aurais jamais signée, jamais, car nous n'allons pas mettre encore plus de bâton dans les roues aux agriculteurs. Nous avons accepté les clauses de cette convention collective. Elles ne sont pas bonnes. Ces jeunes femmes qui travaillent dans les bureaux sont des personnes formidables et elles travaillent très fort. J'ai dû leur dire: «Cela m'ennuie, mais je vous demande d'accepter ces conditions, car nous ne pouvons pas nous permettre de fermer».

M. Steckle: Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Easter.

M. Easter: Merci, monsieur le président.

J'aurais quelques questions à poser. J'aimerais tout d'abord faire une observation au sujet de la remarque de Jim relativement aux chemins de fer: il a dit que leur investissement dans le matériel roulant leur coûtait tant, etc. Je peux vous dire, monsieur le président, qu'il n'y aura pas de contradiction de ma part.

[*Text*]

When we entered into the WGTA, which the railways supported, there were certain obligations they were supposed to abide by. They got along for years by leasing rolling stock. As a result of being able to lease rolling stock, they never made the capital investment to have that rolling stock in place when it was needed.

I think we have to exercise our responsibilities and see that the GTA makes them live up to obligations to which they committed themselves at that time. I made that reference earlier.

Henry, good to see you here. How much of the congestion we're involved with right now is a result of the longshoremen's strike? Secondly, what would moving to seven–day continuous work at Vancouver do for us in terms of preventing this problem?

Mr. Kancs: The longshoremen work a seven–day continuous operation. They are paid very well. They are paid time and a half overtime for Saturdays. So are grain workers. They are paid time and a half for Saturdays and double–time for Sunday, so they cannot complain about the salaries they are paid for their work.

But they are not only paid for their work. They are paid for the fumigants, pesticides and grain dust. After 30 years in the grain industry, you have to quit or retire because your lungs will go out with cancer. You'll be dead. These are the facts of life.

Your question is on how much impairment there was. There's no question it did contribute to this problem. There's another thing. This section 169 is contributing to this problem. It's not the major factor, but it is contributing. On our part we — the grain workers and grain companies — must straighten this out. We must. There's no question — we must. Whatever we have to do, that has to be straightened out in connection with the grain movement.

Mr. Easter: I just have a final question. Who do you then see, Henry, from your perspective as responsible for this shortage of rolling stock, for causing this demurrage and this shortage of supply in place when we are in position to unload at Vancouver? Who do you see as responsible?

Mr. Kancs: I would say that we do not have these 5,000 to 7,000 cars. It is very difficult to play God for the problems in Mississippi, but it happened. If you believe in God, somebody created that mess there. In the American system, if there are shortages in the United States, they will never lease you one car, but they're taking our cars and using our cars for storage facilities in the United States. They're using our cars for interstate transfer.

• 2200

Who says what they are using our cars for? If we had these 5,000 or 7,000 cars leased by the United States, we wouldn't have this problem. It's very difficult to say that the railroads are guilty. I'm not going to say that.

Mr. Easter: Gee, you guys are nice to the railroads.

[*Translation*]

Avec l'adoption de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, que les compagnies de chemins de fer ont appuyée, elles devaient honorer certaines obligations. Elles se sont débrouillées pendant des années en louant du matériel roulant. Cela étant, elles n'ont jamais consenti les investissements nécessaires pour s'assurer que ce matériel serait en place lorsqu'on en aurait besoin.

Je pense qu'il nous faut assumer nos responsabilités et veiller à ce que ces compagnies respectent les engagements qu'elles ont pris lors de l'adoption de la loi que je viens de mentionner.

Henry, je suis très heureux de vous voir ici. Jusqu'à quel point la congestion que l'on constate à l'heure actuelle résulte de la grève des débardeurs? Deuxièmement, l'adoption d'une semaine de travail continue de sept jours à Vancouver permettrait–elle d'éviter ce problème?

M. Kancs: Les débardeurs travaillent en régime continu de sept jours. Ils sont très bien payés. Le samedi, ils sont payés au taux majoré de moitié. Il en est de même pour les manutentionnaires céréaliers. Ils sont payés au taux majoré de moitié le samedi et au taux double le dimanche. Ils ne peuvent donc pas se plaindre de ce qu'ils touchent pour leur travail.

Mais ils ne sont pas uniquement payés pour leur travail. Il faut également tenir compte des produits de fumigation, des pesticides et des poussières céréalières. Au bout de 30 ans dans l'industrie céréalière, il faut démissionner ou prendre sa retraite sans quoi on risque d'avoir le cancer du poumon et d'en mourir. C'est une réalité que l'on ne peut contourner.

Vous demandiez dans quelle mesure la grève avait entravé les choses. Il est évident qu'elle a contribué au problème. Mais il y a autre chose. L'article 169 contribue lui aussi au problème. Ce n'est pas là le principal facteur, mais c'est tout de même un élément. En ce qui nous concerne, c'est nous, c'est–à–dire les manutentionnaires du grain et les compagnies céréalières, qui devons régler cela. Il le faut. C'est impératif. Quoi que nous fassions, il faut régler cette question de transport de grains.

M. Easter: J'aurais une dernière question. À votre avis, Henry, qui est responsable de cette pénurie de matériel roulant, de ces wagons bloqués quelque part et de ce manque d'approvisionnement alors qu'on est tout à fait en mesure de décharger à Vancouver? Qui est selon vous responsable?

M. Kancs: Nous n'avons pas ces 5 000 à 7 000 wagons. Je ne veux pas jouer à Dieu, mais il y a eu des problèmes dans la région du Mississippi, et des problèmes très réels. Si vous croyez en Dieu, il y a quelqu'un qui a créé tout ce problème. Dans le système américain, s'il y a pénurie quelque part, ils ne vous loueront jamais un wagon, mais ils prennent nos wagons et s'en servent pour faire de l'entreposage aux États–Unis. Ils utilisent nos wagons pour les transferts entre états.

Qui sait pour quoi ils utilisent nos wagons? Si nous avions ces 5 000 ou 7 000 wagons loués par les États–Unis, nous n'aurions pas ce problème. Il est très difficile de dire que les compagnies de chemin de fer sont coupables. Je ne vais pas dire cela.

M. Easter: Vous êtes très gentil à l'égard des compagnies de chemin de fer.

[*Texte*]

Mr. Kancs: I'm going to say give us that transportation commissioner or the czar I asked for 20 or 30 years ago. I'm asking you again to give us that person.

I'm sorry that Otto Lang has such a good job now in Winnipeg. There would be the perfect man.

An hon. member: He's also a Liberal.

The Chairman: Jake, let's go.

Mr. Kancs: There's nothing wrong with Liberals; I'm a liberal too.

Mr. Benoit: We'll get along fine then.

Mr. Kancs: I have respect for anybody. I believe the farmers believe in Canada. As long as you believe in Canada. . .

I came to this country from a little country called Latvia, and I discovered that this is God's country. I lived in Sweden, Norway, and Denmark when I left Latvia. I loved Sweden, but this is better, especially Vancouver, you know. My God!

The Chairman: Maybe you should just leave it at that.

Mr. Hoeppner: Keep the gentleman going, I think we're starting to waken up.

Thanks for your input. Mr. Kancs?

Mr. Kancs: Kancs. That's a Latvian name. Canadians pronounce it Kancs, which is wrong; it's pronounced "Kans".

Mr. Hoeppner: What would you think of Mr. Esquirol as a czar?

Mr. Kancs: He's a very good farmer, God bless him, but not a czar.

Mr. Hoeppner: We need somebody with law and order.

Now I want to get back to the cars. You've unloaded 400 cars in a day, right? That means that you unload about 2,000 in a week, I think 2,800 was what you were saying.

Mr. Kancs: Yes.

Mr. Hoeppner: We have 22,000 hopper cars in the railway system. Where are all the cars?

Mr. Kancs: There's a little place in Prince Rupert owned by some company—I just wanted to name it but won't—and they sometimes have 200, 300, or 350 of our hopper cars sitting there as a storage facility. They're using our hopper cars for a storage facility. If they can do that, then other people besides the United States will do the same thing. We have to charge demurrage. They're not charging anybody anything, not a penny.

Mr. Hoeppner: But Mr. Kancs, as far as demurrage is concerned, I pay for it. I pay for your wages, I pay for everything, and I haven't got anything left to pay any more demurrage.

Mr. Kancs: We need these cars for the turn–around time. If cars are sitting loaded someplace and waiting to be unloaded for a week, it's all right, but for two or three months it's not all right.

[*Traduction*]

M. Kancs: Donnez–nous donc le commissaire au transport ou le tsar que je vous ai demandé il y a 20 ou 30 ans. Je vous renouvelle ma demande.

Cela m'ennuie qu'Otto Lang ait aujourd'hui un si bon poste à Winnipeg. Ce serait le candidat idéal.

Une voix: Et il est libéral par–dessus le marché.

Le président: Jake, allons–y.

M. Kancs: Ce n'est pas un défaut que d'être un Libéral; je suis libéral moi aussi.

M. Benoît: Dans ce cas, nous nous entendrons très bien.

M. Kancs: Je respecte tout le monde. Je pense que les agriculteurs croient en notre pays. Et tant que vous croyez au Canada. . .

Je suis arrivé ici d'un petit pays, la Lettonie, et j'ai découvert que le pays de Dieu, c'est ici. Après avoir quitté la Lettonie, j'ai vécu en Suède, en Norvège et au Danemark. J'ai adoré la Suède, mais c'est mieux ici, surtout Vancouver, vous savez. Mon Dieu!

Le président: Vous devriez peut–être vous arrêter là.

M. Hoeppner: Qu'il poursuive, je pense qu'on commence à se réveiller.

Merci de votre participation. Monsieur Kancs?

M. Kancs: Kancs. C'est un nom letton. Les Canadiens le prononcent Kancs, mais il faut le prononcer «Kans».

M. Hoeppner: Que diriez–vous si l'on nommait M. Esquirol au poste de tsar?

M. Kancs: Il est très bon agriculteur, Dieu le bénisse, mais ce ne serait pas un bon tsar.

M. Hoeppner: Il nous faut quelqu'un qui puisse faire la loi.

J'aimerais maintenant revenir sur la question des wagons. Vous avez déjà déchargé 400 wagons en une journée, n'est–ce pas? Ce qui donne à peu près 2 000 wagons dans une semaine; vous avez parlé de 2 800, je crois.

M. Kancs: Oui.

M. Hoeppner: Nous avons dans le système ferroviaire quelques 22 000 wagons–trémie. Où sont–ils tous?

M. Kancs: Il y a un petit endroit à Prince–Rupert qui appartient à une compagnie—je voulais vous en dire le nom, mais je ne le ferai pas—et il lui arrive de garder 200, 300 ou 350 de nos wagons–trémie et de s'en servir comme entrepôt. Si elle peut le faire, alors d'autres, en plus des Américains, feront la même chose. Il faut demander des redevances de stationnement. Eux, ils ne facturent rien à personne, pas un cent.

M. Hoeppner: Mais, monsieur Kancs, en ce qui concerne les droits de stationnement, je paye. Je paye votre salaire, je paye tout, et il ne me reste rien pour payer davantage pour ce stationnement.

M. Kancs: Il nous faut ces wagons pour la durée de rotation. Si des wagons pleins sont garés quelque part et attendent d'être déchargés pendant une semaine, ça va, mais si l'attente doit durer deux ou trois mois, ça ne va pas.

[*Text*]

Mr. Hoeppner: I agree with you.

I have another question for you. You're talking about a seven–day cycle but you still want time and a half and double time, right?

Mr. Kancs: Naturally.

Mr. Hoeppner: Why not hire some more people? We have 1.5 million people unemployed.

Mr. Kancs: Think about it. We all have families; we all have children.

Mr. Hoeppner: So do we.

Mr. Kancs: My son is grown up and he's a lawyer, God bless him, and he's making good money.

• 2205

When you're young and have small children and a wife. . . I'm not saying that I'm going to church, but some people do go to church, and some people take their young sons and daughters to play baseball, hockey, football, or whatever. If I had to sacrifice my Saturday or Sunday to be away from my family, surely I should be compensated for doing so. That's all we're saying. We worked for—

Mr. Hoeppner: Thanks for that comment, because I have to combine that grain on Saturday and Sunday too, and nobody gives a darn what I get for it.

Mr. Kancs: It's unfortunate that France started this war. It started this war and the prices went down and down. I remember when farmers did receive $5 or $6 for a bushel and they were fairly satisfied. I remember when they received $8 or $9 a bushel for flax and they were satisfied.

Mr. Hoeppner: I can remember $2.

Mr. Kancs: Then the price went down. It's not us, in Canada, who are responsible for it. Forces beyond—

Mr. Hoeppner: You're against strikes, I gather.

Mr. Kancs: I am against them.

Mr. Hoeppner: We still lose 20.7 days a year in strikes. Give us the answer to solve that problem.

Mr. Kancs: To solve that problem, we in our industry. . . You're a farmer, I hope?

Mr. Hoeppner: Yes, I am.

Mr. Kancs: In our industry there must be tripartite consultation. The unions, management, and farmers must be part of that consultation team. You farmers should be sitting in at our negotiating table, as in Vancouver last week, as observers—not very many, perhaps two or three. Just watch what we're doing and what we're saying, and see how foolishly we behave sometimes. Then you'll be able to come back to your farms and judge for yourselves as to who is guilty and who is innocent.

[*Translation*]

M. Hoeppner: Je suis d'accord avec vous.

J'ai encore une autre question à vous poser. Vous parlez d'un cycle de sept jours, mais vous voulez toujours avoir droit au taux majoré de moitié et au taux double, n'est–ce pas?

M. Kancs: Bien sûr.

M. Hoeppner: Pourquoi ne pas embaucher plus de personnel? Il y a 1,5 million de chômeurs au Canada.

M. Kancs: Pensez–y. Nous avons des familles; nous avons des enfants.

M. Hoeppner: Nous aussi.

M. Kancs: Mon fils, qui est grand maintenant, est avocat, Dieu le bénisse, et il gagne bien sa vie.

Lorsque vous êtes jeune et que vous avez des enfants en bas âge et une femme. . . Je ne dis pas que vais à l'église, mais certains vont à l'église et certains emmènent leurs jeunes fils et filles jouer au base–ball, au hockey, au football ou faire n'importe quoi d'autre. Si je dois sacrifier mon samedi ou mon dimanche loin de ma famille, je demande à être indemnisé pour cela. C'est tout ce que nous disons. Nous avons travaillé pendant. . .

M. Hoeppner: Je vous remercie de cette remarque, car je dois moissonner moi–aussi les samedis et dimanches, et personne ne se préoccupe le moindrement de ce que cela me rapporte.

M. Kancs: Il est regrettable que la France ait déclenché cette guerre. Elle a ouvert cette guerre et, depuis, les prix sont en chute libre. Je me souviens de l'époque où les agriculteurs touchaient 5 ou 6$ le boisseau; ils étaient relativement satisfaits de leur sort. Je me souviens lorsqu'ils touchaient 8 ou 9$ le boisseau pour le lin, et ils étaient satisfaits.

M. Hoeppner: Je me souviens aussi de 2$.

M. Kancs: Puis le prix s'est effondré. Ce n'est nous, au Canada, qui en somme responsables. Des forces qui dépassent. . .

M. Hoeppner: Je suppose que vous êtes opposé aux grèves.

M. Kancs: J'y suis opposé.

M. Hoeppner: Nous continuons à perdre 20,7 jours par an à cause des grèves. Donnez–nous la solution à ce problème.

M. Kancs: Pour résoudre ce problème, nous dans notre secteur. . . Vous êtes agriculteur, j'espère?

M. Hoeppner: Oui, je le suis.

M. Kancs: Dans notre secteur, il faut des consultations tripartites. Les syndicats, le patronat et les agriculteurs doivent figurer dans l'équipe de consultation. Vous, agriculteurs, devriez siéger à notre table de négociations, comme à Vancouver la semaine dernière, à titre d'observateurs—peut–être pas en grand nombre, peut–être deux ou trois. Regardez simplement ce que nous faisons et ce que nous disons, et voyez combien les comportements sont stupides parfois. Vous pourrez ensuite rentrer dans vos exploitations et juger par vous–même qui est coupable et qui est innocent.

[*Texte*]

Mr. Hoeppner: But I have no clout to do anything about it, if I sit in.

Mr. Kancs: No, but you would know the truth, and if you know the truth then both sides will start behaving themselves.

I say to workers in our industry that they not only have to work harder, they have to work smarter. We have to be told sometimes, as Lorne Hehn, the chief commissioner of the Canadian Wheat Board, told me and my friends yesterday, that we are going to have to straighten this problem out with management or somebody else will straighten this problem out for us.

I conveyed this message to the chief negotiator and the management team. I said I had received this message and they must have received the message too. So we had better sit down and straighten out our differences because strikes cannot take place in this industry at this particular time or in the next two or three years. The farmer must get back on his feet and has to receive fair prices for the work he puts in. Then we can start—

Mr. Hoeppner: Striking again.

Mr. Kancs: No, no, no, we can start. . . I would like to say a word about strikes, but I'm not going to say it. Strikes are not necessary. We have to learn that.

We have little disputes, arguments, and disagreements. There is nothing wrong with disagreements. But we have to learn to sit down and communicate, participate, and share. Companies must share their vision and their views with us on how we should operate. Let us know. Let us be partners. That's all we're asking for. Let us be tripartite partners, not only with management and ourselves; let's involve somebody else.

Mr. Hoeppner: I agree with you 100%. Thank you very much. I enjoyed that.

Mr. Benoit: One Japanese buyer said that we should just have a strike month and get it all out of the way throughout one month, then at least move grain reliably for the rest of the year. Perhaps that's not a bad idea.

You made a statement that we simply don't have enough cars and you said we need more cars. Then, a little later on, you said there are so many cars sitting there being used for storage and the United States has a lot of our cars in that country. There seems to be a contradiction.

Is the problem that we have enough cars but they're not being used efficiently because they're being used for storage or are going to the States or a variety of other reasons?

Mr. Kancs: Number one, we do not have enough cars. If we can lease from the United States 5,000, 6,000, 7,000, or 8,000 cars every year without interruption you don't have to build any cars. But you can't rely on the United States, that they're going to lease, so therefore we must lease the cars.

[*Traduction*]

M. Hoeppner: Mais je n'ai aucun pouvoir de rectifier quoi que ce soit si je ne suis qu'observateur.

M. Kancs: Non, mais vous connaîtrez au moins la vérité, et si vous connaissez la vérité, tout le monde devra commencer à mieux agir.

Je dis aux travailleurs dans notre industrie qu'ils doivent non seulement travailler plus, mais mieux. Il faut que quelqu'un nous rappelle parfois, comme Lorne Hehn, le président de la Commission canadienne du blé, nous l'a dit à moi et à mes amis hier, que nous allons devoir régler nos problèmes avec le patronat, sinon quelqu'un d'autre va le faire à notre place.

J'ai transmis ce message au négociateur en chef et à l'équipe patronale. J'ai dit que l'on m'avait communiqué ce message et qu'ils doivent l'avoir reçu également. Qu'il valait mieux s'asseoir et essayer de s'entendre, car il est exclus que des grèves puissent être tolérées dans cette industrie dans la situation actuelle et pendant encore deux ou trois ans. Il faut que l'agriculteur puisse retomber sur ses pieds et toucher un juste prix pour son travail. Ensuite on pourra commencer. . .

M. Hoeppner: À refaire la grève.

M. Kancs: Non, non, non, nous pouvons commencer. . . J'aimerais dire un mot des grèves, mais je ne le ferai pas. Les grèves ne sont pas nécessaires. C'est une chose qu'il va falloir apprendre.

Nous avons des petits conflits, des disputes. Il n'y a rien de mal à cela. Mais nous devons apprendre à négocier, à communiquer, à participer et à partager. Les employeurs doivent nous communiquer leur vision et leurs vues sur la façon dont nous devrions travailler. Qu'ils nous le disent. Soyons partenaires. C'est tout ce que nous demandons. Soyons des partenaires tripartites, non seulement avec le patronat et nous–mêmes, faisons intervenir une troisième partie.

M. Hoeppner: Je suis d'accord avec vous à 100 p. 100. J'ai apprécié cet entretien.

M. Benoit: Un acheteur japonais nous a dit qu'il faudrait avoir un mois réservé à la grève pour s'en débarasser; on pourrait au moins acheminer le grain de façon plus fiable pendant le reste de l'année. Ce ne serait peut–être pas une mauvaise idée.

Vous avez dit que nous manquons tout simplement de wagons, qu'il en faut davantage. Puis, un peu tard, vous avez dit qu'il y a trop de wagons immobilisés qui servent d'entrepôt et qu'un grand nombre de nos wagons sont États–Unis. Il semble y avoir une contradiction.

Le problème est–il que les wagons sont en nombre suffisant mais mal utilisés, parce qu'ils servent à l'entreposage ou qu'ils sont envoyés aux États–Unis ou pour diverses autres raisons.

M. Kancs: Premièrement, nous n'avons pas assez de wagons. Si nous pouvions louer aux États–Unis 5 000, 6 000, 7 000 ou 8 000 wagons chaque année, sans interruption, nous n'aurions pas besoin d'en construire d'autres. Mais on ne peut être assuré que les États–Unis nous les loueront toujours, c'est pourquoi il faut en construire.

[*Text*] [*Translation*]

• 2210

The other question you asked was if the cars are used efficiently. The cars were used as a storage facility. Let these companies, small or big, who are using our cars as a storage facility build little domes. Farmers are not using grain cars as a storage facility. They build some facilities to store their grain. Why should these companies be permitted to use our cars? And if they do, pay demurrage.

Mr. Benoit: So you're saying let's deal with the inefficient use problem and maybe we don't need more cars.

In Australia it takes two people to load a ship, and one is there mainly for safety reasons. In Vancouver, normally there are six or more getting paid to load a boat. Now if things are so efficient in Vancouver, why is that?

Mr. Kancs: That's longshoremen, and I do not represent longshoremen.

Mr. Benoit: You must know what goes on though. You're union.

Mr. Kancs: Naturally I know what's going on, but. . .

Mr. Benoit: Okay. It's probably not productive to. . .

Mr. Kancs: That's an unfair question on your part. I represent the grain workers and I cannot very well say anything.

Mr. Hoeppner: We'll allow you to.

Mr. Kancs: I know, but—

The Chairman: Let's go to Mr. Harris. Have you asked any questions yet?

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Actually, I started.

The Chairman: Just a moment. This has been most enlightening. Does anybody have any questions for Mr. Kancs? Mr. Jordan.

Mr. Jordan: You mentioned the health risks that your workers go through and the way to compensate for that is to pay them more money. Is that right?

Mr. Kancs: Yes, so they can retire earlier. We're saying 30 years and out, no more than 30 years in the grain industry.

Mr. Jordan: Because of the proven health risk that grain dust has.

Mr. Kancs: Not grain dust. There's nothing wrong with grain dust. It is the fumigants and pesticides and other chemicals.

Mr. Jordan: But haven't we got two issues going here? Haven't we got a health issue and a labour issue? And aren't you trying to address it by paying them more money when we should be addressing the health issue?

Vous demandez ensuite si les wagons sont correctement exploités. Les wagons sont souvent utilisés comme entrepôt. Que les compagnies, grandes ou petites, qui utilisent les wagons comme moyen d'entreposage construisent de petits dômes. Les agriculteurs ne se servent pas de wagons de chemin de fer comme moyen d'entreposage. Il construisent des silos pour cela. Pourquoi ces compagnies seraient–elles autorisées à utiliser des wagons? Si elles le font, qu'elles payent des droits de stationnement.

M. Benoit: Vous dites donc que, si l'on réglait le problème de la mauvaise exploitation, on n'aurait peut–être pas besoin de wagons supplémentaires.

En Australie, il faut deux personnes pour charger un navire, et l'un des deux est là surtout pour des raisons de sécurité. À Vancouver, on paie normalement une équipe de 6 ou plus pour charger un navire. Pourquoi cette différence, si on travaille si efficacement à Vancouver?

M. Kancs: Il s'agit des débardeurs, et je ne représente pas les débardeurs.

M. Benoit: Mais vous devez savoir ce qui se passe. Vous êtes un syndicat.

M. Kancs: Naturellement, je sais ce qui se passe, mais. . .

M. Benoit: D'accord. Cela ne sert probablement à rien de. . .

M. Kancs: Ce n'est pas une question très loyale. Je représente les travailleurs céréaliers et je ne puis vraiment rien dire.

M. Hoeppner: Nous vous permettons de le faire.

M. Kancs: Je sais, mais. . .

Le président: Passons à M. Harris. Avez–vous déjà posé des questions?

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): En fait, j'ai commencé.

Le président: Juste un moment. Tout cela a été des plus intéressants. Quelqu'un a–t–il des questions pour M. Kancs? Monsieur Jordan.

M. Jordan: Vous avez mentionné les risques pour la santé de vos travailleurs et vous avez dit que la façon de les indemniser est de les payer davantage. Est–ce exact?

M. Kancs: Oui, afin qu'ils puissent prendre leur retraite plus tôt. Nous disons qu'il ne faut pas travailler dans ce métier pendant plus de 30 ans, pas plus de 30 ans dans la manutention des céréales.

M. Jordan: À cause des risques avérés pour la santé que représente la poussière de céréale.

M. Kancs: Ce n'est pas la poussière. Il n'y a pas de problème avec la poussière. Ce son les fumigants et pesticides et autres produits chimiques.

M. Jordan: Mais est–ce que l'on mélange pas là deux problèmes? Il y a un problème de santé et un problème salarial. Est–ce que vous n'essayez pas de régler le problème de santé en augmentant les salaires, alors qu'il faudrait régler le problème de santé?

[*Texte*]

Mr. Kancs: We did address the health issue by introducing Bill C-169 and now it's kind of put a stranglehold on us. As to the health issue, maybe in the asbestos industry it is the same thing as in the grain industry. In the asbestos industry nobody should work 30 years. I worked very closely with Dr. Moira Yeung and Dr. Grzybowski from UBC on respiratory functions for many, many years, and it is proven.

Mr. Jordan: I'm not arguing with them. I am saying that maybe we should be looking at the health issue, not paying the people more for working in condition in which they perhaps shouldn't be working at all. I think you're going at it the wrong way.

The Chairman: Members of the panel, I want to thank you all very much. We've been sitting here since 3:30 p.m. I appreciate your indulgence. I want to thank the folks here. We've already lost one clerk and we had to pull in a rookie to take over. It's been a long session.

Mr. Kancs, I thank you for appearing and the ladies and gentlemen in the audience for bearing with us and being witnesses. I said that Mr. Kancs would be available to answer one question from anyone in the audience. You're going to have to come up and we're going to use the microphone on the corner and we're going to have a little fun. Would you mind, Mr. Kancs?

Mr. Kancs: No.

The Chairman: Does anyone want to ask our guest a question?

Mr. Esquirol: I have an answer for the gentleman who asked how many men or women it takes to load a boat. There is one gang assigned to each spout. One gang consists of four men, or women I guess, and there are up to four spouts per boat. So you could have sixteen longshoremen or a minimum of four.

• 2215

Mr. Benoit: What about Australia?

Mr. Esquirol: I've never been there.

The Chairman: Does anyone else want to make an intervention?

Mr. Kancs: I want to answer that question.

The Chairman: I thought you would.

Mr. Kancs: Technological change and automation will straighten out that problem fairly fast. Right now at the UGG terminal a process is taking place where we grain workers are going to lose six people because we have to accept automation and technological change. That is our future.

The Chairman: Thank you.

Mr. Kancs: So that'll be straightened out there too.

The Chairman: This meeting is adjourned.

[*Traduction*]

M. Kancs: On l'a fait avec le projet de loi C-169 qui est en train de nous étrangler. Pour ce qui est de la santé, le problème est peut-être le même dans l'amiante que dans les céréales. Personne ne devrait travailler plus de 30 ans dans l'amiante. J'ai eu des contacts très étroits pendant de très nombreuses années avec le Dr Moira Yeung et le Dr Grzybowski de l'Université de Colombie-Britannique sur les fonctions respiratoires, et c'est prouvé.

M. Jordan: Je ne le conteste pas. Je dis qu'il faudrait peut-être s'attaquer au problème sanitaire au lieu de payer les gens davantage pour travailler dans des conditions qui ne devraient peut-être pas exister du tout. Je pense que vous prenez le problème par le mauvais bout.

Le président: Je remercie beaucoup les membres du panel. Nous siégeons depuis 15h30 et j'apprécie votre indulgence. Je tiens à remercier tout le monde ici. Nous avons déjà perdu un greffier et nous avons dû faire venir un débutant pour le remplacer. Cette séance a été longue.

Monsieur Kancs, merci beaucoup d'avoir comparu, et merci, mesdames et messieurs dans la salle, de votre attention et de vos témoignages. J'ai dit que M. Kancs accepterait de répondre à une question venant du public. Vous allez devoir vous approcher de la table et parler dans le microphone du coin, et nous allons nous amuser un peu. Êtes-vous d'accord, monsieur Kancs?

M. Kancs: Oui.

Le président: Quelqu'un souhaite-t-il poser une question à notre invité.

M. Esquirol: J'ai une réponse pour le monsieur qui demandait combien d'hommes ou de femmes il faut pour charger un navire. Il y a une équipe assignée à chaque goulot. Une équipe se compose de quatre hommes, ou peut-être femmes, et il y a jusqu'à quatre goulots par navire. Vous pourriez donc avoir 16 débardeurs, mais en tout cas un minimum de quatre.

M. Benoit: Et en Australie?

M. Esquirol: Je n'y suis jamais allé.

Le président: Quelqu'un d'autre souhaite-t-il intervenir?

M. Kancs: Je veux répondre à cette question.

Le président: Je le pensais bien.

M. Kancs: Le changement technologique et l'automatisation vont résoudre ce problème très rapidement. À l'heure actuelle, au terminal UGG, nous les travailleurs céréaliers allons perdre six emplois parce qu'il nous faut accepter l'automatisation et le changement technologique. C'est ce qui nous attend.

Le président: Je vous remercie.

M. Kancs: Ce problème sera donc réglé aussi.

Le président: La séance est levée.

MAIL POSTE
Canada Post Corporation/Société canadienne des postes
Postage paid / Port payé
Lettermail / Poste–lettre
8801320
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré–Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non–livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré–Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From CN Rail:

Sandi Mielitz, Vice–President, Western Region.

From CP Rail System:

Rick Sallee, Vice–President, Marketing and Sales, Heavy Haul;

Axel Conradi, General Manager, Marketing–Grain, Heavy Haul.

From Canadian Wheat Board:

Robert Roehle, Head, Corporate Communications;

Robert Harris, Director, Grain Transportation, Western Region.

From Canada Grains Council:

Douglas Campbell, President and Chief Executive Officer.

From Western Canadian Wheat Growers Association:

Hubert Esquirol, President.

From Canadian Wheat Board Advisory Council:

Wilf Harder, Chairman;

Roy Atkinson, Member.

From Grain Workers Union:

Henry Kancs, Secretary–Treasurer.

TÉMOINS

De CN Rail:

Sandi Mielitz, vice–président, Région de l'Ouest.

Du Réseau CP Rail:

Rick Sallee, vice–président, Marketing et Ventes, Transport massif;

Axel Conradi, directeur général, Marketing–Trafic céréalier.

De la Commission canadienne du blé:

Robert Roehle, directeur, Communications générales;

Robert Harris, directeur, Opérations ferroviaires de l'Ouest.

Du Conseil des grains du Canada:

Douglas Campbell, président et premier dirigeant.

De «Western Canadian Wheat Growers Association»:

Hubert Esquirol, président.

Du Conseil consultatif de la Commission canadienne du blé:

Wilf Harder, président;

Roy Atkinson, membre.

De «Grain Workers Union»:

Henry Kancs, secrétaire–trésorier.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Government
Publications

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 3

Thursday, May 5, 1994
Wednesday, June 8, 1994

Chairman: Wayne Easter

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 3

Le jeudi 5 mai 1994
Le mercredi 8 juin 1994

Président: Wayne Easter

Minutes of Proceedings and Evidence of the Sub–Committee on

Grain Transportation

of the Standing Committee on Agriculture and Agri–Food

Procès–verbaux et témoignages du Sous–comité du

Transport du grain

du Comité permanent de l'Agriculture et de l'Agro–alimentaire

---

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2), and its Order of Reference, dated April 28, 1994, consideration of issues related to Grain railway car shortages in Western Canada.

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et de son ordre de renvoi du 28 avril 1994, examen des questions relatives à la pénurie de wagons à céréales dans l'Ouest de Canada.

APPEARING:

The Hon. Ralph Goodale Minister of Agriculture and Agri–Food

COMPARAÎT:

L'hon. Ralph Goodale Ministre de l'Agriculture et de l'Agro–alimentaire

---

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the Thirty–fifth Parliament, 1994

Première session de la trente–cinquième législature, 1994

SUB–COMMITTEE ON GRAIN TRANSPORTATION OF THE STANDING COMMITTEE ON AGRICULTURE AND AGRI–FOOD

Chairman: Wayne Easter

Members

Bernie Collins
Jake E. Hoeppner
Jean–Paul Marchand
Paul Steckle

(Quorum 3)

Marc Toupin

Clerk of the Sub–Committee

SOUS–COMITÉ DU TRANSPORT DU GRAIN DU COMITÉ PERMANENT DE L'AGRICULTURE ET DE L'AGRO–ALIMENTAIRE

Président: Wayne Easter

Membres

Bernie Collins
Jake E. Hoeppner
Jean–Paul Marchand
Paul Steckle

(Quorum 3)

Le greffier du Sous–comité

Marc Toupin

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MAY 5, 1994
(3)

[*Text*]

The Sub–Committee on Grain Transportation of the Standing Committee on Agriculture and Agri–Food and the Sub–Committee on the St. Lawrence Seaway of the Standing Committee on Transport met jointly *in camera* at 3:37 o'clock p.m. this day, in Room 705, La Promenade, the Chairman of the Sub–Committee on the St. Lawrence Seaway, Joe Comuzzi, presiding.

Members of the Sub–Committee on Grain Transportation present: Bernie Collins, Wayne Easter, Jake E. Hoeppner, Jean–Paul Marchand, Paul Steckle.

Members of the Sub–Committee on the St. Lawrence Seaway present: Joe Comuzzi, Dick Harris, Charles Hubbard and Jim Jordan.

Senator present: The Honourable Senator Bud Olsen.

Other Members present: Léon Benoît, Garry Breitkreuz.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant; Sonya Dakers, Research Coordinator.

The Sub–Committee proceeded to consider a draft letter to the Minister of Transport and the Minister of Agriculture.

At 3:55 o'clock p.m., the Chairman of the Sub–Committee on Grain Transportation, Wayne Easter, took the Chair.

It was agreed, — That the draft letter, as amended, be adopted for presentation to the Ministers on Friday, May 6, 1994.

At 5:45 o'clock p.m., the Sub–Committee adjourned to the call of the Chair.

WEDNESDAY, JUNE 8, 1994
(4)

The Sub–Committee on Grain Transportation of the Standing Committee on Agriculture and Agri–Food met at 6:35 o'clock p.m. this day, in Room 308, West Block, the Chairman, Wayne Easter, presiding.

Members of the Committee present: Bernie Collins, Wayne Easter, Jake E. Hoeppner, Jean–Paul Marchand, Paul Steckle.

Other Members present: Brenda Chamberlain, Bob Speller, Rose–Marie Ur.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Sonya Dakers, Research Coordinator.

Appearing: The Hon. Ralph Goodale Minister of Agriculture and Agri–Food.

Witnesses: From Agriculture and Agri–Food Canada: Lyle Vanclief, Parliamentary Secretary to the Minister of Agriculture and Agri–Food, Dr. H. Bjarnason, Associate Deputy Minister; H. Migie, Director General, Western Grain Transportation Reform, Policy Branch.

PROCÈS–VERBAUX

LE JEUDI 5 MAI 1994
(3)

[*Traduction*]

Le Sous–comité du transport grain du Comité permanent de l'agriculture et de l'agro–alimentaire et le Sous–comité de la Voie maritime du St–Laurent du Comité permanent des transports, tiennent une séance conjointe à huis clos à 15 h 37, dans la salle 705 de l'immeuble La Promenade, sous la présidence de Joe Comuzzi (président du Sous–comité de la Voie maritime du St–Laurent).

Membres du Sous–comité du transport du grain: Bernie Collins, Wayne Easter, Jake E. Hoeppner, Jean–Paul Marchand et Paul Steckle.

Membres du Sous–comité de la Voie maritime du St–Laurent: Joe Comuzzi, Dick Harris, Charles Hubbard et Jim Jordan.

Sénateur présent: L'hon. sénateur Bud Olsen.

Autres députés présents: Léon Benoît et Garry Breitkreuz.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant; Sonya Dakers, coordonnatrice de recherche.

Le Sous–comité examine une ébauche de lettre destinée aux ministres des Transports et de l'Agriculture.

À 15 h 55, le président du Sous–comité du transport du grain, Wayne Easter, assume la présidence.

Il est convenu — Que la version finale de la lettre soit adoptée pour être présentée aux ministres le vendredi 6 mai 1994.

À 17 h 45, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MERCREDI 8 JUIN 1994
(4)

Le Sous–comité du transport grain du Comité permanent de l'agriculture et de l'agro–alimentaire se réunit à 18 h 35, dans la salle 308 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Wayne Easter (*président*).

Membres du Sous–comité présents: Bernie Collins, Wayne Easter, Jake E. Hoeppner, Jean–Paul Marchand et Paul Steckle.

Autres députés présents: Brenda Chamberlain, Bob Speller et Rose–Marie Ur.

Aussi présente: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: Sonya Dakers, coordonnatrice de recherche.

Comparaît: L'hon. Ralph Goodale, ministre de l'Agriculture et de l'Agro–alimentaire.

Témoins: Du ministère de l'Agriculture et de l'Agro–alimentaire du Canada: Lyle Vanclief, secrétaire parlementaire du ministre de l'Agriculture et de l'Agro–alimentaire; H. Bjarnason, sous–ministre associé; H. Migie, directeur général, Réforme du système de transport du grain de l'Ouest, Direction générale des politiques.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2) and its Order of Reference, dated April 28, 1994, the Committee considered issues related to Grain railway car shortages in Western Canada.

The Minister made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 8:40 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Sub–Committee

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement et de son ordre de renvoi du 28 avril 1994, le Sous–comité examine des questions liées à la pénurie de wagons à céréales dans l'Ouest du Canada.

Le ministre fait une déclaration, puis lui–même et les témoins répondent aux questions.

À 20 h 40, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Sous–comité

Marc Toupin

[*Texte*]

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

Wednesday, June 8, 1994

[*Traduction*]

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

Le mercredi 8 juin 1994

• 1837

The Chairman: The committee will please come to order.

Before I ask the minister to give his opening remarks, I wish to say that the joint chairs of the transport and agriculture and agri-food committees on May 6 send a letter to Minister Goodale and Minister Young on transportation problems. Minister Goodale has agreed to appear before the committee tonight to give a statement and inform the committee where we're at on that particular issue.

Minister Goodale, we certainly welcome you here, and thank you for taking time out of your busy schedule to attend. I'll ask you to introduce the people you have with you, and we'll go from there.

Hon. Ralph E. Goodale (Minister of Agriculture and Agri-Food): Thank you very much, Mr. Chairman. All members know my parliamentary secretary who has joined me this morning, Lyle Vanclief. I also have the Associate Deputy Minister of Agriculture and Agri-Food, Dr. Harold Bjarnason with me, and Mr. Howard Migie, who heads up our western grain transportation section within the Department of Agriculture.

I welcome the opportunity to meet with the subcommittee this evening on a subject that is extremely important, a subject upon which some progress has been made today, the immediate challenge of eliminating all the constraints that have tied some knots in our western grain handling and transportation system during the course of the current crop year, taking the action necessary to eliminate those problems, and trying to ensure that those problems are indeed behind us and will not occur in succeeding crop years.

Mr. Chairman, I would like to thank you and the members of this subcommittee, together with your colleagues in the subcommittee on transport, for your very fast and efficient work on the problems of western grain transportation over the course of the last number of weeks, particularly while I was out of the country on a trade mission to the Pacific Rim.

Le président: La séance est ouverte.

Avant de demander au ministre de présenter ses remarques préliminaires, j'aimerais préciser que les coprésidents des Comités des transports et de l'Agriculture et de l'agro-alimentaire ont écrit au ministre Goodale et au ministre Young le 6 mai dernier, pour leur signaler les problèmes de transport. Le ministre Goodale a accepté de comparaître ce soir pour faire le point sur cette situation devant le Comité.

Monsieur le ministre Goodale, nous vous souhaitons la bienvenue et nous vous remercions d'avoir pris le temps, malgré votre emploi du temps chargé, de venir nous rencontrer. Je vais vous demander de présenter les personnes qui vous accompagnent avant de commencer votre exposé.

L'honorable Ralph E. Goodale (ministre de l'Agriculture et de l'Agro-alimentaire): Merci beaucoup monsieur le président. Tous les membres du Comité connaissent Lyle Vanclief, mon secrétaire parlementaire qui est venu me rejoindre ce matin. Je suis également accompagné de Harold Bjarnason, sous-ministre adjoint de l'Agriculture et de l'Agro-alimentaire, et de Howard Migie, qui dirige la section du transport des grains de l'ouest au ministère de l'Agriculture.

Je suis très heureux de cette occasion qui m'est donnée de rencontrer le Comité ce soir pour aborder un sujet extrêmement important, un sujet sur lequel certains progrès ont été accomplis. Notre défi immédiat consiste à éliminer pendant la campagne de cette année toutes les entraves qui nuisent au système de manutention et de transport du grain de l'ouest en prenant les mesures nécessaires pour éliminer les problèmes et veiller à ce qu'ils ne refassent pas surface au cours des années à venir.

Monsieur le président, je tiens à vous remercier, vous et les membres de ce sous-comité, ainsi que vos collègues du sous-comité des transports, de votre intervention très rapide et efficace au sujet des problèmes que rencontrent les services de transport du grain de l'Ouest depuis quelques semaines, en particulier pendant mon absence au cours d'une mission commerciale dans le pays du bassin du Pacifique.

• 1840

On that trade mission I was informed in no uncertain terms by some of our best, biggest, and longest-standing customers that Canada was not reaching its customers on time with its grains and oilseeds and that it was creating very real difficulties in their operations in those other countries. I sought to reassure those buyers that when I returned to Canada I would do my level best to straighten out that problem of grain transportation so they would not experience similar frustrations in the future.

Au cours de cette mission commerciale, certains de nos clients parmi les meilleurs, les plus gros et les plus anciens m'ont avisé sans détour que les exportations de céréales et d'oléagineux en provenance du Canada n'étaient pas livrées à temps, ce qui pose de véritables problèmes au niveau des opérations dans les pays destinataires. J'ai assuré ces acheteurs que je ferais tout mon possible dès mon retour au Canada pour régler ce problème de transport afin qu'ils ne connaissent plus à l'avenir de difficultés semblables.

[*Text*]

In that vein, Mr. Chairman, I took very seriously the recommendations that were produced by this subcommittee and the transport subcommittee. Your work was timely. It was in large part submitted to the meeting I held on May 16 in Winnipeg with most of the senior executive officers of the major players in the grain handling and transportation system.

Those players included the two railways, six of the major grain companies, the Canadian Wheat Board, the Canadian Grain Commission, all the Grain Transportation Agency. They were together with two of the unions involved in grain movement through the west coast: the Grain Workers Union and the longshoremen's union, plus the British Columbia Maritime Employers Association. Also in attendance at the meeting were representatives of the Ontario Wheat Producers' Marketing Board, in addition to representatives from my own department, the Department of Transport, and the Department of Human Resources Development.

I think you will find that many of your subcommittee's recommendations are reflected in the government actions I announced at 3 p.m. today in the House of Commons.

I would point particularly to the practice of hauling prairie wheat to Thunder Bay and then backhauling it to Fort Frances or even as far as Winnipeg before eventually sending it south into the United States. As you know from your work, this is done only to qualify for the Western Grain Transportation Act payments.

I want you to know—I said this in the House this afternoon—this practice is going to stop. It is an utter waste of resources. It really does nothing but tie up rolling–stock and create car shortages in the system. I have instructed my department to find the best way of ending this wasteful practice. We fully expect that will require a legislative change to the Western Grain Transportation Act, which we will present at the earliest possible opportunity in the fall. I am putting everyone who's involved in the system on notice that the days of this backhaul are numbered. They should take that into account when they are signing future contracts for grain movement. As I mentioned in the House this afternoon, our objective would be, if at all possible, to have this legislative change fully in effect by January 1, 1995.

There are many players involved in western grain transportation. Today we are announcing several changes that will affect virtually everyone in the industry in one way or another. Not everyone will be happy about all the changes, but I want to assure you and members of this subcommittee that we have tried to be as fair and as even–handed as possible. We will continue to work with all the various sectors as we implement the changes to see that all concerns are taken into account in the implementation process.

I also want to stress that there is only one objective in mind behind these changes. It is to ensure that the problems we experienced this year will not be repeated in coming years and that Canada's reputation as a reliable supplier of quality grains and oilseeds will be restored to its previous high regard.

[*Translation*]

C'est pourquoi, monsieur le président, j'ai examiné avec le plus grand sérieux les recommandations produites par votre sous–comité et par le sous–comité du transport. Vos réflexions sont arrivées à point nommé. Elles ont été présentés en grande partie à la rencontre que j'ai organisée le 16 mai à Winnipeg avec la plupart des dirigeants et principaux organismes intervenant dans la manutention et le transport des céréales.

Il y avait, au nombre de ces intervenants, les deux sociétés de chemins de fer, six importantes sociétés céréalières, la Commission canadienne du blé, la Commission canadienne des grains et l'Office du transport du grain. Ils se trouvaient en compagnie des deux syndicats concernés par le transport du grain sur la Côte ouest: le Grain Workers Union et le Syndicat des manutentionnaires, ainsi que la British Columbia Maritime Employers Association. Participaient également à cette rencontre des représentants de l'Ontario Wheat Producer's Marketing Board ainsi que des fonctionnaires de mon propre ministère, du ministère des Transports et du ministère du Développement des ressources humaines.

Vous remarquerez que bon nombre des recommandations soumises par le sous–comité sont reprises dans les mesures que j'ai présentées au nom du gouvernement à 15 heures aujourd'hui, à la Chambre des communes.

Je vais vous parler en particulier du système qui consiste à réexpédier le blé des prairies de Thunder Bay à Fort Frances ou même jusqu'à Winnipeg avant de le transporter vers le Sud, simplement pour qu'il donne droit aux subventions de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

Comme je l'ai dit à la Chambre cet après–midi, il faut mettre fin à ce système qui est un pur gaspillage de ressources. En effet, il ne fait qu'encombrer le matériel roulant et provoquer une pénurie de wagons. J'ai demandé aux gens de mon ministère de réfléchir au meilleur moyen possible de mettre fin à cette pratique inefficace. Il est probable qu'il faudra pour cela apporter à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest des modifications que nous présenterons le plus tôt possible cet automne. J'avertis toutes les personnes concernées que les jours du système de retour en arrière du grain sont comptés. Elles devront en tenir compte lors de la signature des futurs contrats de transport du grain. Comme je l'ai dit à la Chambre cet après–midi, nous envisageons, si possible, de faire appliquer les modifications dès le 1er janvier 1995.

Nombreux sont les intervenants qui participent au transport du grain de l'Ouest. Plusieurs changements que nous annonçons aujourd'hui toucheront d'une manière ou d'une autre pratiquement tous les membres de l'industrie. Ces changements ne sauront plaire à tous, mais je tiens à vous assurer, monsieur le président et les membres de ce sous–comité, que nous avons essayé d'être les plus justes et les plus impartiaux possible. Nous continuerons à collaborer avec les divers secteurs pendant l'application des changements, afin de nous assurer que toutes les questions sont prises en compte.

J'aimerais rappeler également que tous ces changements obéissent à un seul objectif. Il s'agit de faire en sorte que les problèmes que nous avons connus cette année ne se répéteront plus à l'avenir et que le Canada retrouve sa réputation antérieure de fournisseurs fiables de céréales et d'oléagineux de qualité.

[*Texte*]

This crop year we experienced a significant shortage of rail cars, and we are signalling our intention that we want the industry to do a better job of fulfilling our requirements with respect to rail cars in the coming year. With that in mind, I'd like to list the changes we will be implementing other than the one I've already mentioned, which is the ending of the backhaul.

• 1845

First of all, there are provisions in the Western Grain Transportation Act to apply sanctions or holdbacks against the railways should they not make available a sufficient supply of rolling–stock to handle the grain crop. We will apply those sections of the act if that proves to be necessary in some future circumstances.

Secondly, there are no enforcement measures in the WGTA to ensure that rail cars are returned to the general fleet as expeditiously as possible. There have been instances of rail cars being used as storage because no system of demurrage or storage fees exists.

Rail cars, it seems to me, have wheels because they are designed to move commodities. Elevators don't have wheels because they're designed for elevation or storage. I think we have to make that fundamental distinction clear.

So we intend to apply storage fees and demurrage charges for rail cars. We will be developing the regime that's necessary in consultation with the industry over the summer.

Again, this is a point for which we believe we require legislation because of some previously outstanding legal decisions. So we will want to make this legislative change at about the same time as we make the previous change with respect to the backhaul.

In doing so, we will also consider the matter of dispatch. That is a bit of a buzz–word in the grains industry that basically means recognizing credits or incentives in the system when rail cars are in fact used and returned to the fleet faster than would normally be expected.

So while we're considering demurrage and storage charges when there are delays, I think we also have to consider the incentives or the bonuses on the positive side when performance is actually better than expected in order to have an even–handed approach.

Third, we'll be developing a policy to determine the circumstances under which private rail cars could be added to the general fleet made available by the railways for the movement of western grain under the WGTA rates. We would want to define in advance the appropriate circumstances in which private cars could be added to the fleet and not in effect be chargeable against the allocation of cars otherwise available to the private party that makes the addition.

Fourth, there is going to be better coordination of rail car requirements in the future. The forecasting window will be lengthened. The grains industry will move towards a just–in–time delivery system that will better coordinate country elevator loadings with vessel arrivals at the ports.

[*Traduction*]

Cette année, nous avons connu une pénurie grave de wagons. C'est pourquoi, nous souhaitons avertir l'industrie que nous attendons d'elle au cours de la prochaine campagne une meilleure capacité à répondre à nos besoins en matière de wagons pour le transport du grain. Cela étant dit, je veux vous parler de changements autres que celui que j'ai déjà mentionné et qui consiste à supprimer le système de retour en arrière du grain.

Premièrement, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, ou LTGO, contient des dispositions relatives à l'application de retenues ou de sanctions contre les sociétés de chemins de fer qui ne peuvent fournir une quantité de wagons suffisante pour assurer le transport du grain. Nous sommes décidés à appliquer ces sanctions prévues par la loi lorsque cela s'avérera nécessaire à l'avenir.

Deuxièmement, la LTGO ne prévoit aucune mesure permettant d'exiger le retour des wagons dans les plus brefs délais, au parc général. Il est arrivé que certains wagons soient utilisés à des fins de stockage, étant donné qu'aucun frais de stationnement ou de stockage n'étaient appliqués.

Il me semble que si les wagons ont des roues, c'est pour transporter des marchandises. Les silos élévateurs n'ont pas de roues, parce qu'ils sont conçus pour l'entreposage. À mon avis, il faut que cette distinction fondamentale soit bien claire.

Nous avons donc l'intention d'appliquer des frais de stationnement et de stockage pour les wagons de chemins de fer. Nous allons définir le régime de sanctions nécessaires en consultation avec l'industrie, au cours de l'été.

Voilà encore un domaine pour lequel il sera nécessaire d'apporter des modifications à la loi, en raison de certains jugements qui étaient antérieurement en instance. Nous souhaitons donc apporter ces modifications en même temps que celles qui concernent le système de retour en arrière.

Ce faisant, nous nous pencherons également sur la question de l'aiguillage. L'industrie du grain désigne par aiguillage le système qui lui permet d'obtenir des crédits ou des avantages lorsque les wagons sont utilisés et retournés plus rapidement que prévu.

Parallèlement à la position de frais de stationnement et de stockage en cas de retard, je pense que nous devons, en toute équité, proposer des incitatifs ou des primes lorsque le rendement est meilleur que prévu.

Troisièmement, nous allons établir une politique pour déterminer les conditions dans lesquelles les expéditeurs pourront intégrer les wagons privés dans le parc général pour le transport du grain de l'Ouest selon les taux prévus par la LTGO. Nous voulons définir à l'avance les circonstances dans lesquelles les sociétés pourront ajouter des wagons privés au parc commun sans pour autant modifier le contingent de wagons dont elles disposent normalement.

Quatrièmement, il y aura désormais une meilleure coordination des besoins en wagons. La plage de prévision sera étendue. L'industrie du grain s'orientera vers une approche du type «juste à temps» permettant une meilleure coordination entre le chargement aux silos élévateurs régionaux et l'arrivée des navires dans les ports.

[*Text*]

Finally, we will end maximum terminal elevation tariffs at the west coast and Thunder Bay to encourage more competition among the elevator companies and allow them to charge at sufficient levels for their elevation services to cover the increased costs of unloading at port during the weekends.

Mr. Chairman, I would be remiss if I didn't mention the cooperative spirit that the Grain Workers Union and the owners of the B.C. grain terminals have displayed in recent weeks in an effort to reduce the backlog of ships waiting for grain at the west coast.

Just before the meeting in Winnipeg on May 16, an agreement for the averaging of overtime was arrived at so that rail cars could be unloaded on weekends. That has helped to cut the backlog almost to what is considered to be normal for the efficient loading of grain.

As I mentioned in the House, at the peak of our problems last winter the number of ships waiting in Vancouver was 41. That number was reduced last week to something in the order of 10 or 12. Some additional ships have since arrived. The number waiting or loading at the moment is 15. That is regarded to be close to normal. We expect a fully normal pattern to be in place in a matter of just a few days.

• 1850

Mr. Chairman, I have touched on the principal changes we plan to implement as quickly as possible. Committee members are thoroughly familiar with the areas I have highlighted, and I would be more than happy to try to respond to any questions members of the committee might have.

I would add just two points in closing. First of all, the measures we have announced today are intended to focus upon the short–term issues that developed during the course of the last crop year in an effort to make sure those issues are now behind us and that they will not occur again in the crop year 1994–95 or in subsequent crop years.

In addition to that short–term work, which is in itself very important, we are also involved in a longer–term exercise that has to do with the creation of what I hope will be, by consensus, a longer–term vision of where all of the players in the grains industry want to see this industry as we approach the turn of the century and the years 2005 and 2010.

I am fully aware that reaching consensus on any matter relating to grain is a rather difficult assignment, but I am going to do my very best, beyond dealing with the immediate problems, to encourage all of the players, including those who were with me at the meeting in Winnipeg, and many others as well, most particularly farmers and farm organizations, to come together as much as it is humanly possible to do so, in common cause, to identify the kind of grain production and marketing and handling and transportation system we all collectively want for the future, and to find the ways in which we can work together constructively over the next 12 to 15 months to lay the foundations for that kind of future system. We have to deal with

[*Translation*]

Enfin, nous allons abolir le plafond de tarif des silos élévateurs terminus sur la Côte ouest et à Thunder Bay, de façon à susciter la concurrence entre eux et à leur permettre d'exiger des tarifs suffisants pour couvrir les coûts accrus du déchargement effectué la fin de semaine dans les ports.

Monsieur le président, je m'en voudrais de ne pas mentionner la coopération de la Grain Workers Union et des propriétaires de silos élévateurs de Colombie–Britannique au cours des dernières semaines. Grâce à cette coopération, nous avons pu rattraper les retards accumulés afin qu'ils ne se répercutent pas sur les navires de la côte Ouest, en attente de chargement.

C'est quelque temps avant la rencontre du 16 mai à Winnipeg qu'est intervenue une entente sur l'établissement d'un tarif moyen d'heures supplémentaires relativement au déchargement des wagons pendant les fins de semaine. Cela a permis de ramener les retards accumulés à un nombre jugé raisonnable pour permettre un chargement efficace.

Comme je l'ai indiqué à la Chambre, au pire de la crise, il y avait 41 navires qui attendaient leur chargement dans le port de Vancouver. La semaine dernière, ce nombre n'était plus que d'une dizaine. Depuis, d'autres navires sont arrivés. Actuellement, il y en a 15 qui sont en attente de chargement. Ce nombre est considéré comme quasiment normal. Nous prévoyons que les choses reprendront leur cours normal d'ici quelques jours.

Monsieur le président, j'ai évoqué les principaux changements que nous avons l'intention de mettre en oeuvre le plus rapidement possible. Les membres du comité connaissent très bien tous les aspects que j'ai abordé et je serais ravi de répondre aux questions qu'ils voudront bien me poser.

En terminant, il y a deux choses que j'aimerais ajouter. Tout d'abord, les mesures que nous avons annoncées aujourd'hui sont destinées à régler les problèmes à court terme qui se sont présentés au cours de la dernière campagne, afin que ces problèmes ne se reproduisent plus au cours de la campagne 1994–1995 ou des campagnes ultérieures.

En plus de ces mesures à court terme qui sont en elles–mêmes très importantes, nous travaillons à plus long terme à l'élaboration d'un consensus, d'une vision définissant les divers rôles que joueront chacun des intervenants de l'industrie du grain à mesure que nous approcherons du tournant du siècle et des années 2005 et 2010.

Je reconnais qu'il est plutôt difficile d'obtenir un consensus sur n'importe quelle question concernant le grain, mais je ferai tout mon possible, en plus de régler les problèmes immédiats, pour encourager tous les intervenants, ceux qui ont participé à la réunion de Winnipeg avec moi et beaucoup d'autres, en particulier les agriculteurs et les organismes agricoles, à collaborer dans toute la mesure du possible pour définir le système de production, de commercialisation, de manutention et de transport du grain que nous voulons mettre en place à l'avenir et pour trouver les moyens de travailler de concert et de manière constructive au cours des 12 à 15 prochains mois afin de jeter les bases de ce nouveau système. Nous devons nous

[*Texte*]

the immediate problems, something we are doing today and we will do constructively together over the weeks ahead, but at the same time we have to be thinking about the future and working as much as we can together to build the kind of future we would all want.

The second and final point I would make, Mr. Chairman, is that once again I commend you and your colleague Mr. Comuzzi and all the members of this subcommittee and of the transport subcommittee, for focusing your very good attention on this issue and developing a number of very positive and very useful suggestions, many of which are embodied in the announcements we have made today. I certainly thank this committee and your other colleagues for taking that initiative, which I think has been very helpful in moving this process toward constructive solutions.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister. I would say in beginning that we certainly welcome the announcement that was made today and the prompt steps you've taken in terms of acting on some of the committee's recommendations and acting on the crisis that was in the grain transportation system. I am sure there'll be questions on the matter of degree, on whether or not you went far enough in terms of the committee's actions or far enough overall, but we will see as that discussion unfolds. I certainly would say there was prompt action on your part in trying to get to the heart of the issue.

Mr. Marchand (Québec–Est): I, too, would like to thank you, Mr. Minister, for coming tonight to talk with us, because we don't seem to have that many opportunities to speak with you, I guess because you're travelling a lot, or have travelled a lot, to Asia and so forth. Therefore I am very happy to be able to have this opportunity to speak with you.

Mr. Goodale: Just keeping a step ahead of Mike Espy.

Mr. Marchand: That's not an easy task either, is it?

• 1855

We of the Bloc look favourably on the recommendations you've made on improving grain transportation in the west—generally favourably. However, there are a number of issues that remain somewhat in the dark and that are passed over, about which I would like to ask for clarification.

The first is the issue of backtracking, which to me is interesting because, as you know, this was a problem and it will continue to be until legislation has been passed. There has been this abuse of the system of the Western Grain Transportation Act subsidy, involving hundreds of cars apparently—this is testimony we had in subcommittee—hundreds of cars that were used to transport grain to the U.S. using the subsidy payments illegally, or abusing the system.

What is curious about this is that it has been known for well over six months. It is obviously an abuse that has been done probably for years, but certainly it's been in the news for at least six months. In January, for instance, news reports and newspaper people even asked you the question about this problem.

[*Traduction*]

attaquer dès aujourd'hui aux problèmes immédiats et nous devons collaborer de manière constructive au cours des semaines à venir, mais, parallèlement, nous devons penser à l'avenir et chercher à conjuguer nos efforts de manière à bâtir l'avenir que nous souhaitons tous.

En dernier lieu, monsieur le président, j'aimerais vous remercier, vous et votre collègue M. Comuzzi ainsi que tous les membres de votre sous–comité et du sous–comité du transport d'avoir accordé votre attention à cette question et d'avoir présenté plusieurs suggestions très positives et très utiles dont beaucoup ont été reprises dans les changements que nous avons annoncés aujourd'hui. Je remercie le comité et vos autres collègues d'avoir pris cette initiative qui s'est avérée très utile, je crois, pour en arriver à des solutions constructives.

Le président: Merci, monsieur le ministre. Permettez–moi de dire pour commencer que nous vous félicitons pour l'annonce que vous avez faite aujourd'hui et pour la rapidité avec laquelle vous avez pris des mesures s'inspirant de certaines recommandations du comité pour régler la crise qui touchait le système de transport du grain. Nous pourrons revenir, au cours de la discussion, sur la sévérité des mesures que vous proposez et nous verrons éventuellement également si vous êtes allé assez loin en général ou dans l'application des mesures préconisées par le comité. Je dois reconnaître que vous êtes allé directement et rapidement au coeur du problème.

M. Marchand (Québec–Est): Je souhaite moi aussi vous remercier, monsieur le ministre, d'être venu nous rencontrer ce soir. Nous n'avons pas souvent l'occasion de vous parler, peut–être parce que vous avez voyagé beaucoup, en Asie et ailleurs. Par conséquent, je suis très heureux d'avoir l'occasion de vous parler.

M. Goodale: J'essaie tout simplement d'être avant Mike Espy.

M. Marchand: Cela ne doit pas être facile non plus!

Les députés du bloc voient d'un oeil plutôt favorable les recommandations que vous avez présentées en vue d'améliorer le transport du grain dans l'Ouest. Il y a cependant un certain nombre de points sur lesquels j'aimerais vous demander quelques précisions.

Le premier concerne le système de retour en arrière. À mon avis, c'est une question intéressante, car ce système continuera de poser problème jusqu'à ce que la loi soit adoptée. Les transporteurs profitent des subventions prévues aux termes de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Certains témoins entendus par le sous–comité ont rapporté que des centaines de wagons servant à transporter du grain aux États–Unis ont fait l'objet de subventions illégales ou abusives.

Ce qui est curieux, c'est que cette situation était connue depuis plus de six mois. Voilà une situation anormale qui durait probablement depuis plusieurs années, mais dont on a surtout parlé depuis six mois. Ainsi, au mois de janvier, des journalistes vous ont même posé des questions à ce sujet.

[*Text*]

My question is, why did it take Agriculture Canada six months to bring in this change to a problem that was obviously serious? Why was there not an initiative taken by Agriculture Canada or the GTA or whatever agency was responsible? Why did it take so long to bring in that change?

Mr. Goodale: Mr. Marchand, to put the issue into its proper context, I think there were probably very well–informed and very well–meaning people responsible in the various parts and elements of the grain transportation system about a year ago who were sitting around their respective tables and desks trying to forecast the year ahead. Those people—and I am thinking of all of the players in the system who have some role to play, some responsibility to exercise—looked at that year ahead, whether they were in government, in the railways, in the grain companies, or elsewhere in the system, and predicted the year would be pretty well normal and that there was enough rail capacity, enough locomotive power. If a surge were required in capacity, there was ample rolling–stock in the U.S. that could be leased if that was necessary. Everything appeared to be normal and under control.

Then it started to rain in the Mississippi Valley and the rain turned into the biggest flood in 500 years. Rolling–stock that had been expected to be available was no longer available. It was tied up in the transportation needs of the United States. Turn–around times in that market are sometimes much more extensive and expensive than they are in Canada.

As you know, that problem with the Mississippi flooding went all through the summer. In the fall there was the beginning of what turned out to be a very intense winter, which delayed some loading of grain cars on the prairies and then slowed the movement through the mountains and into the port positions. That was followed by the unfortunate dispute at Vancouver—a labour management dispute in February.

• 1900

All of these things compounded upon each other. I think, quite frankly, that it was a situation that largely sneaked up on everyone, and it's the sort of problem that we want, as much as is humanly possible, to avoid in the future.

It's important to note that even with the difficulty at this moment in time, in this particular shipping week of the year we are in fact 3% ahead of last year in terms of tonnage moved. Last year at the end of May the system had moved about 20 million tonnes, and this year at the beginning of June it's very close to 21 million tonnes. So it's a small improvement; but actually, despite all of the difficulty, we're a little bit ahead of where we were last year.

I take your point that something obviously wasn't done well enough early enough. By the changes we are announcing today, particularly perhaps some of the less glamorous ones having to do with forecasting and coordination, which might in the final analysis turn out to be the more important ones, we're trying to make sure nobody will get caught with this kind of problem sneaking up on them again.

Mr. Marchand: Of course all of the problems you mention are well–known now, even though personally I don't feel that in fact it was due to climatic problems. They were certainly not the principal causes.

[*Translation*]

Ma question est la suivante: Pourquoi a–t–il fallu six mois à Agriculture Canada pour régler ce problème dont la gravité était évidente? Pourquoi aucune mesure n'a été prise avant par Agriculture Canada, l'OTG ou tout autre organisme responsable? Pourquoi a–t–il fallu attendre si longtemps?

M. Goodale: Monsieur Marchand, il faut replacer le problème dans son contexte. L'an dernier, les divers intervenants bien informés et bien intentionnés du système de transport des grains se sont mis à la tâche pour établir les prévisions de l'année à venir. Pour tous ces intervenants qui ont un rôle à jouer, une responsabilité à exercer, qu'ils appartiennent au gouvernement, aux sociétés de chemin de fer, aux sociétés céréalières ou aux autres éléments du système, l'année à venir se présentait de façon tout à fait normale. La capacité de transport leur paraissait suffisante. En cas d'augmentation extraordinaire de la demande, il serait toujours possible de louer du matériel roulant aux États–Unis. La situation paraissait normale et bien maîtrisée.

Et puis, il s'est mis à pleuvoir dans la vallée du Mississippi, ce qui a causé la plus grande inondation depuis 500 ans. Le matériel roulant que l'on espérait pouvoir emprunter n'était plus disponible. Il était réquisitionné par les États–Unis pour assurer leurs propres besoins en matière de transport. Dans ce marché, les délais de retour sont parfois longs et plus coûteux qu'au Canada.

Comme vous le savez, les inondations ont duré tout l'été dans la vallée du Mississippi. L'automne a apporté les premiers signes d'un hiver très rigoureux qui a retardé une partie du chargement des wagons de transport de céréales dans les prairies et ralenti les transports dans les montagnes et à destination des ports. À tout cela est venu s'ajouter le regrettable différend patronal–syndical à Vancouver, au mois de février.

Tous ces éléments se sont combinés pour compliquer la situation. Je dois dire, en toute honnêteté, que personne n'avait vraiment prévu une telle situation. C'est le genre de problème que nous voulons, dans la mesure du possible, éviter à l'avenir.

Permettez–moi malgré tout de signaler que malgré les difficultés que nous connaissons en ce moment, nous sommes cette semaine en avance de 3 p. 100 par rapport au tonnage transporté l'an dernier à pareille époque. L'an dernier, à la fin du mois de mai, nous avions transporté environ 20 millions de tonnes et cette année, au début du mois de juin, nous sommes très près de 21 millions de tonnes. C'est une légère augmentation, mais il faut constater que nous sommes un peu en avance par rapport à l'an dernier, malgré toutes les difficultés que nous avons rencontrées.

Je reconnais qu'il aurai fallu prendre certaines mesures plus tôt. Les changements que nous annonçons aujourd'hui, et en particulier ceux qui concernent les prévisions et la coordination, qui paraissent peut–être les moins spectaculaires, sont ceux qui finalement seront les plus importants, étant donné qu'ils nous permettront d'éviter de retomber à nouveau dans une telle situation.

M. Marchand: Bien entendu, nous connaissons tous maintenant les problèmes que vous avez mentionnés, mais, personnellement, je ne crois pas qu'ils soient dûs aux conditions météorologiques. Ce n'était certainement pas la cause principale.

[*Texte*]

Coming back to the backtracking, that has absolutely no relationship with the Mississippi flood or the grain workers lockout or strike in Vancouver. It's an entirely different item. Whether or not there had been a crisis is entirely separate.

There was an abuse in the system by this backtracking. There were grain cars that were being used in this illegal way. There were funds being funnelled in this way, and Agriculture Canada did not react until there was a crisis. When the crisis arose, Agriculture Canada reacted. It's as though we need a crisis before this government acts constructively.

Mr. Goodale: I don't think that's the conclusion one ought to draw, Mr. Marchand. Many of the steps we're taking today are proactive. The broader, longer–term exercise that I mentioned in my opening remarks is directed at the very point of making sure that our system is well prepared in advance for the long term for some of the major changes that will be coming down the pipe in the future.

Maybe I could offer just two observations. First, I ask members to be careful about the word ''illegal''. That implies that somebody was breaking the law. In fact, what was happening was perfectly legal. To say it was an abuse of the system or it was not the use for which the system was intended is a more accurate way of putting it. Nothing illegal was going on. It was an aberration that was not what the legislation had originally envisaged or was intended for.

The other factor that should probably be mentioned is that during the course of this crop year there was certainly a larger–than–ever–before volume of grain being moved through the system, and that larger volume probably made grain that was moving in the wrong direction more obvious. With regard to how long this particular aberration in terms of what I call the scenic route to Thunder Bay and back to Winnipeg has actually been going on in the system, I can't give you a date upon which it started.

• 1905

Mr. Marchand: It was for at least six months anyway. We know that.

Mr. Goodale: I'm thinking about whether it was actually happening before that. At this point in time, I don't know. In any event, during the course of this crop year, because of the volumes that were being moved, it became much more apparent that there was grain going in the wrong direction for some unexplained reason.

I think it would also be useful to mention that with regard to the factors I referred to earlier, and which you mentioned in your last question having to do with the Mississippi flood, the weather, the work stoppage at Vancouver, and so forth, you really can't separate them into discreet units and say that one does not have to do with the other. They are all interrelated.

The fact is that there was a flood in the Mississippi, and the U.S. was not able to use its normal river system. Therefore, they switched their movement to other modes of transportation, i.e., they went from using water to using rail. That gobbled up our surge capacity because in the Canadian system we would normally think of leasing rail cars from the United States to take care of those times in our system when we need the extra capacity. All of sudden, this year those cars just weren't available because they were tied up in the U.S. movement.

[*Traduction*]

Les inondations dans le Mississippi, le lock–out ou la grève à Vancouver sont totalement étrangers au système de retour en arrière des wagons. La crise que nous avons connue est un élément tout à fait distinct.

Il y a eu des abus au niveau du système de retour en arrière. Certains wagons céréaliers ont été utilisés de manière illégale. Certaines personnes ont obtenu des fonds de cette manière et Agriculture Canada a attendu que la crise se déclare pour réagir. On dirait que ce gouvernement ne réagit qu'en cas de crise.

M. Goodale: Je ne pense pas, monsieur Marchand, que l'on puisse tirer cette conclusion. Bon nombre de mesures que nous annonçons montrent que nous voulons agir. L'exercice plus vaste et à long terme que j'ai mentionnée dans mes remarques liminaires vise justement à faire en sorte que le système soit préparé à l'avance à s'adapter aux importants changements que nous réserve l'avenir.

Permettez–moi de faire deux remarques: Premièrement, je vous mets en garde contre le terme «illégal», qui désigne une action contraire à la loi. De fait, il n'y avait absolument rien d'illégal dans ce qui s'est produit. Il serait plus juste de dire que le système a fait l'objet d'abus ou qu'il n'a pas été utilisé comme prévu. Il ne s'est rien produit d'illégal. C'est tout simplement un dérapage que notre loi n'avait pas prévu ni envisagé.

Le deuxième facteur qu'il faudrait mentionner, c'est que le volume de céréales transporté cette année était plus important que jamais, ce qui a mis d'autant en évidence les céréales transportées dans la mauvaise direction. Je ne peux pas vous dire quand a commencé ce dérapage du système, qui a permis à ces wagons, pour ainsi dire, d'aller se ballader à Thunder Bay pour revenir ensuite à Winnipeg.

M. Marchand: Nous savons que cela durait depuis au moins six mois.

M. Goodale: Je me demande même se cela n'a pas commencé avant. Pour le moment, je n'en sais rien. De toute façon, en raison des volumes transportés au cours de cette campagne, il est devenu beaucoup plus évident que le grain était transporté dans la mauvaise direction pour des raisons inexpliquées.

Je pense qu'il serait également utile de préciser au sujet des facteurs que j'ai mentionnés un peu plus tôt et que vous avez repris dans votre question, qui concernent les inondations dans la vallée du Mississippi, la météorologie, les arrêts de travail à Vancouver, etc, qu'il est impossible de les considérer comme des éléments tout à fait distincts les uns les autres. Tous ces éléments sont liés.

Les inondations dans le Mississippi ont empêché les Américains d'utiliser leur réseau fluvial comme d'habitude. Ils se sont donc tournés vers d'autres modes de transport, tels que les chemins de fer. Cela a pris au système canadien toute la capacité de réserve dont il avait besoin en cas d'urgence. Nous avions en effet l'habitude de louer des wagons de chemins de fer aux États–Unis lorsque notre système devait absorber une capacité supplémentaire. Cette année, nous avons été tout à coup privés de ces wagons qui étaient devenus indispensables aux États–Unis.

[*Text*]

It's not just that they were tied up for a day or two or a week or two, they were tied up for months. It really was only well into the winter or maybe even early this spring when those normal car supplies were available again. So that was another constraint on the system that made the problem just that much more severe and that much more obvious.

But I take the point that this is the kind of situation that needs to be corrected. We are signalling today that this aberration, having become obvious in the last crop year, will not be allowed in future crop years, and we'll have the legislation to change it just as rapidly as that is possible.

Mr. Marchand: I recognize that I used the word ''illegal'' but I didn't really mean ''illegal''; I meant it more in terms of abusing the system.

Mr. Goodale: Certainly it's inappropriate.

Mr. Marchand: Yes, it's totally inappropriate.

But I have to come back to this point. There is no connection, basically, between the use of backtracking and the problems you mentioned in terms of the Mississippi flood.

What it reveals to me is that if the problem is known and is serious, where there are hundreds of cars being misused, a considerable amount of funds being siphoned out of a program in this manner, and it has been done over a long period of time, which we estimate to be at least six months, some agency is not doing its job. Someone must be overseeing the system so that when a problem arises, it is corrected. The way you pictured it just now, it's as though people or Agriculture Canada were not made aware of it until it became critical, until there was a very critical shortage of cars for the shipment of grain.

Does this not reveal the fact that the grain transportation system is not working properly or that an agency that should be doing its job is not doing its job? It would have reacted much earlier and corrected this three months ago.

[*Translation*]

Ces wagons sont restés non disponibles, non pas pendant un jour ou deux ou une semaine ou deux, mais pendant plusieurs mois. Il a fallu attendre l'hiver ou même le début du printemps pour que ces wagons soient à nouveau disponibles. Voilà donc un autre élément qui a contribué à aggraver le problème et à le rendre plus évident.

Mais je reconnais qu'il faut remédier à ce genre de situation. Nous affirmons aujourd'hui que nous prendrons les mesures nécessaires pour empêcher ce genre de dérapage qui s'est fait jour au cours de la dernière campagne et que nous allons modifier la loi le plus rapidement possible.

M. Marchand: Je reconnais avoir utilisé le mot «illégal», mais pour moi cela signifiait qu'il y avait eu une utilisation anormale du système.

M. Goodale: C'est un abus de langage.

M. Marchand: Oui, ce n'était pas du tout le bon terme.

Permettez–moi de revenir sur ce point. Il n'y a essentiellement aucun lien entre le retour en arrière des wagons et les inondations dans le Mississippi.

D'après mon interprétation de la situation, dans la mesure où le problème était connu et grave, que des centaines de wagons ont été mal utilisés et que des montants considérables d'argent ont été détournés de cette manière pendant une longue période que nous estimons à au moins six mois, il me semble qu'un organisme a omis de faire son travail. Il faut que quelqu'un surveille le système pour pouvoir réagir dès qu'un problème se présente. D'après la façon dont vous nous présentez maintenant le problème, il semble qu'Agriculture Canada n'en a pas eu connaissance avant qu'il prenne la forme d'une crise et que l'on connaisse une très grave pénurie de wagons pour le transport des grains.

Ne pensez–vous pas que l'on peut en déduire que le système de transport des grains ne fonctionne pas adéquatement ou qu'un organisme a omis de faire son travail? Cet organisme aurait dû réagir beaucoup plus tôt et apporter les correctifs nécessaires il y a trois mois.

• 1910

Mr. Goodale: Mr. Marchand, if the system were working perfectly we would not have found it necessary to present the changes we have put forward today. Clearly there are deficiencies in the way this system functions, and in the short term, dealing with the immediate problem of this crop year, we're going to fix those problems in the context of the initiatives that I announced today. And for the longer term, as I mentioned earlier, we have a broader exercise involving not just those people who were at the Winnipeg meeting but all of the stakeholders, including farmers and farm organizations, to address the longer–term issues, the point being that we have a number of vital constituencies here to satisfy.

M. Goodale: M. Marchand, si le système fonctionnait parfaitement, il n'aurait pas été nécessaire d'apporter les changements que nous présentons aujourd'hui. Il est clair qu'il y a des ratés dans le système. Les mesures que nous annonçons aujourd'hui vont permettre à court terme de régler les problèmes que nous avons connus au cours de la présente campagne. À plus long terme, comme je l'ai dit tout à l'heure, nous proposons un exercice plus vaste faisant appel non seulement aux participants de la rencontre de Winnipeg, mais à toutes les parties intéressées, y compris les agriculteurs et les organismes agricoles, pour examiner les problèmes à long terme, étant donné que nous devons répondre aux besoins de divers milieux importants.

[*Texte*]

The two most important of those constituencies are farmers at the production end, who want to maximize their incomes and have every natural right to want to maximize their incomes—a system may be draining away revenue that otherwise could be theirs—and on the other end of it, the buyer who is sitting in Tokyo, Beijing or Seoul and wondering why a ship is not arriving from Canada as it was supposed to arrive.

It is our intention as a government, both in the short term with what we've announced today and in the longer term with that exercise I mentioned in my opening remarks, to address those two constituencies and to achieve for them and with them, in a cooperative effort, a much more satisfactory situation.

Mr. Speller (Haldimand—Norfolk): Mr. Minister, thank you for appearing before this subcommittee, and thank you for acting so quickly on the recommendations in the subcommittee's report.

I want to turn to one of these recommendations that you didn't follow up on and ask you why. I read from the report:

> Indeed, the Committee was left with the distinct impression that the GTA has not fulfilled its mandate and what it has done reflects a degree of incompetence and a lack of resolve. We were left with a feeling of extreme dissatisfaction with what we had heard from the GTA and how it has performed its duties during this crisis.

Mr. Minister, the recommendation was that not you but the Minister of Transport, under the WGTA, immediately appoint a person to take over the Grain Transportation Agency and the administration, control, and allocation of rolling–stock. That's provided for, I guess, under the WGT Act. Did you see this recommendation as one that should be acted on? Are you thinking about acting on it?

Mr. Goodale: Mr. Speller, I believe this question is properly addressed in the longer–term context that I referred to in my opening remarks. Obviously in the course of the next year or so the WGTA is going to come under very close scrutiny, and I think it's in the context of that scrutiny of the act overall that the role, the function, and the power of the GTA would properly be examined. I am sure, as that review of the legislation for the long term goes forward, that the comments made in the subcommittee's report will certainly bear attention and consideration.

In the meantime what I have decided to do is to keep together the group I called to Winnipeg on May 16 for the course of the coming crop year. I think it was very useful to have in the same room, around the same table, not just all the officials one would expect from Agriculture and Agri–Food and from Transport and from Human Resources, but also the chief executive officers, or at least very senior executive officers, from all the players who have the daily responsibility to make the system run. And it was not just government institutions—not just the Wheat Board or the Grain Commission or the Grain Transportation Agency, all of whom have statutorily defined functions. In addition to that we had the six major grain companies, the two railways, two of the major unions, the Maritime Employers Association and so forth.

[*Traduction*]

Les deux plus importants étant d'une part les agriculteurs, qui souhaitent maximiser leurs recettes comme ils sont tout à fait en droit de le faire, et qui refusent que le système absorbe une partie de leurs recettes et, d'autre part, les acheteurs qui attendent la livraison des marchandises à Tokyo, Beijing ou Séoul et qui se demandent pourquoi le navire en provenance du Canada a du retard.

En tant que gouvernement, nous avons l'intention d'agir à court terme en appliquant les mesures que j'ai annoncées aujourd'hui et à long terme en entamant l'exercice que j'ai évoqué dans mes remarques préliminaires afin de répondre à ces deux secteurs et de mettre en place pour eux et avec eux des conditions beaucoup plus satisfaisantes.

M. Speller (Haldimand—Norfolk): Monsieur le ministre, merci d'être venu témoigner devant le sous–comité et d'avoir si rapidement pris en considération les recommandations contenues dans son rapport.

J'aimerais savoir pourquoi vous n'avez pas suivi une des recommandations du rapport qui se lisait comme suit:

> Le comité a en effet la nette impression que l'OTG a négligé son mandat et que son attitude révèle une certaine incompétence et un manque de résolution. Le comité est extrêmement insatisfait des réponses que lui a fournit l'OTG et de la façon dont il s'est acquitté de ses fonctions pendant cette crise.

Monsieur le ministre, le sous–comité avait recommandé que ce ne soit pas vous mais le ministre des Transports, aux termes de la LTGO, qui nomme immédiatement une personne qui serait chargée de reprendre les fonctions de l'Office du transport du grain et d'assurer l'administration, le contrôle et la répartition du matériel roulant. C'est ce que prévoit, je crois, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Pensez–vous qu'il s'agit là d'une recommandation qui mérite d'être prise en compte? Envisagez–vous de prendre des mesures à ce sujet?

M. Goodale: Je crois, monsieur Speller, que c'est un aspect qui s'intégrera mieux dans l'exercice à long terme que j'ai présenté dans mes remarques préliminaires. Il est évident que la LTGO fera l'objet d'un examen attentif d'ici l'année prochaine et je crois que c'est dans le cadre de l'examen de cette loi qu'il faudrait se pencher sur le rôle, la fonction et les pouvoirs de l'OTG. Je suis certain que les commentaires que contient le rapport du sous–comité seront pris en considération au moment de l'examen à long terme de la loi.

En attendant, j'ai décidé de conserver pour la prochaine campagne le groupe de participants que j'ai réunis à Winnipeg le 16 mai. Je trouve qu'il était très bon d'avoir dans la même salle, autour de la même table, non seulement les fonctionnaires que l'on peut s'attendre à voir d'Agriculture et Agro–alimentaire, de Transports et de Ressources humaines, mais aussi les directeurs généraux, ou tout au moins des membres de la haute direction, de tous les groupes qui ont la responsabilité du fonctionnement quotidien du système. Et il ne s'agissait pas seulement d'institutions gouvernementales—pas uniquement de la Commission du blé, de la Commission des grains ou de l'Office de transport du grain, dont les fonctions sont définies par la loi. Nous avions en outre les six principales sociétés céréalières, les deux compagnies ferroviaires, deux des grands syndicats, la Maritime Employers Association etc.

[*Text*]

[*Translation*]

• 1915

We may, in the period immediately ahead, want to add to that group. But essentially those are the people who have, either by the nature of their business or because of legislation, responsibility for making the system function. They're all interdependent. Trying to take that group apart is like trying to unscramble eggs; it just won't work. They're all interdependent and interconnected and they have to work well together or the system doesn't work well.

So I have asked them, and they have agreed, to stay together as a senior watchdog on this system over the period of the next 12 to 15 months, to meet with me or, if I'm unavailable, to meet with my deputy every two months—certainly no less frequently than once a quarter—and to have the first meeting in July so it's before the commencement of the next crop year. This group will make sure that what I've announced today as the government's intention in fact gets implemented and that pieces don't fall off the table and get forgotten.

Mr. Speller: I take it, then, they would be responsible for helping out in terms of improved forecasting—

Mr. Goodale: Yes.

Mr. Speller: —bringing in demurrage and storage charges—

Mr. Goodale: Yes.

Mr. Speller: Do you have a timeframe in terms of backhauling and demurrage?

Mr. Goodale: The two things that will require legislation are the backhaul issue and the demurrage and storage charge dispatch issue. I would want to have legislation ready for introduction as soon as the House resumes sitting in the fall, so that legislation could have an effective date, I would hope, of around about January 1, 1995.

Mr. Speller: I'm sure you could get support on all sides of the table here for something like that. We could probably whip it through the House in one day.

Mr. Goodale: One point to consider, Mr. Speller, in terms of timing, is that there will be people who have entered into bona fide contracts for grain assuming that a certain freight rate structure applies. If we are to change that freight rate structure—which is in fact what we're proposing to do in respect of the backhaul—they would need some notice period, after which they should not count upon having the freight rate advantage. So we would have to give enough advance notice.

As I said in the House today, given the announcement the government has made today, the whole industry should be on notice that a change is coming and our target is to have that change effective by January 1, 1995.

Mr. Speller: Finally, you say current demand appears to be sufficient. What are you basing that on? Is it the fact that there are only 15 ships now in Vancouver, or. . .?

Mr. Goodale: With the orders for the period ahead, the schedule for ships arriving, the fact that there are now in excess of 30,000 hopper cars in the fleet, the fact that the Wheat Board and some other shippers have made use of alternative

Il se pourrait que nous décidions d'ajouter prochainement quelques autres participants à ce groupe. Mais ce sont tous ceux qui, du fait de leurs activités commerciales ou des dispositions législatives, ont une part de responsabilités dans le fonctionnement du système. Tous ces groupes sont interdépendants. On ne peut les isoler les uns des autres, un peu comme des oeufs brouillés dans une poêle, c'est impossible. Ils sont tous interdépendants et reliés les uns aux autres de sorte qu'ils doivent impérativement fonctionner ensemble pour assurer la bonne marche du système.

Je leur ai donc demandé de rester ensemble pour surveiller le système pendant les 12 à 15 prochains mois, ce qu'ils ont accepté, et de me rencontrer ou, si je ne suis pas libre, de voir mon sous–ministre tous les deux mois—au moins une fois par trimestre en tout cas—la première réunion devant avoir lieu en juillet, c'est–à–dire avant le commencement de la prochaine campagne. Ce groupe veillera à ce que les intentions du gouvernement que j'ai annoncées aujourd'hui se concrétisent et à ce qu'aucun des éléments ne soient oublié.

M. Speller: Ce sont eux, je suppose, qui devront contribuer à la préparation de prévisions améliorées. . .

M. Goodale: Oui.

M. Speller: . . .pour les frais de stationnement et d'entreposage. . .

M. Goodale: Oui.

M. Speller: Avez–vous des dates en ce qui concerne les frais de stationnement et la question du retour en arrière?

M. Goodale: Il y a deux questions qui nécessiteront des dispositions législatives: le système de retour en arrière et les frais de stationnement et d'entreposage. Je voudrais que la loi puisse être présentée dès que la Chambre reprendra ses travaux en automne, afin qu'elle puisse entrer en vigueur, j'espère, autour du 1er janvier 1995.

M. Speller: Je suis sûr que vous auriez l'appui des députés de tous les côtés de la table pour un projet comme celui–là. Nous pourrions probablement le faire adopter en une journée à la Chambre.

M. Goodale: Il ne faut pas oublier à ce propos, monsieur Speller, que certaines personnes auront conclu des contrats céréaliers de bonne foi en croyant à l'application d'une certaine structure tarifaire—et c'est d'ailleurs ce que nous proposons de faire en ce qui concerne le retour en arrière—il faut donc prévoir une période de préavis après laquelle on ne pourrait plus espérer bénéficier des mêmes avantages tarifaires. Nous devons donc leur donner un préavis suffisant.

Comme je l'ai déclaré à la Chambre aujourd'hui, à la suite de l'annonce présentée par le gouvernement, toutes les entreprises de ce secteur doivent savoir qu'un changement va intervenir et la date visée pour l'entrée en vigueur de ce changement est le 1er janvier 1995.

M. Speller: Enfin, vous dites que la demande actuelle semble suffisante. Sur quoi vous basez–vous pour cela? Est–il vrai qu'il n'y a actuellement que 15 navires à Vancouver, ou. . .?

M. Goodale: Étant donné les commandes pour la période à venir, le calendrier d'arrivée des navires, le fait qu'il y a maintenant plus de 30 000 wagons–trémies dans le parc, que la Commission canadienne du blé et d'autres expéditeurs ont

[*Texte*]

facilities—by that I mean that on occasion, over this last period of time, grain that the Wheat Board might have normally directed toward Vancouver has been directed toward Thunder Bay to spread out the movement and not clog it all up at one point. With all those measures that have been taken, the people in the system are now confident that we are pretty close to normal in terms of grain and ships arriving at the port. We should be able to get through to the end of the crop year without any backsliding into the problem.

[*Traduction*]

utilisé d'autres solutions—je veux dire par là que ces derniers temps, la Commission du blé a envoyé vers Thunder Bay du grain qu'elle aurait normalement dirigé sur Vancouver afin d'assurer une meilleure répartition et d'éviter un blocage en un seul point. Grâce à toutes les mesures qui ont été prises, les groupes participant au système savent que la situation est maintenant presque normale en ce qui concerne les céréales et les bateaux arrivant au port. Nous devrions pouvoir aller jusqu'à la fin de cette campagne sans retomber dans les mêmes difficultés.

• 1920

That's another reason why I want this committee of senior executive officers to stay together to work and meet with me on a regular basis. It is not just to design the legislation or the regulations we will need or to supervise the implementation to make sure it gets done, but it's also another early warning system to anticipate problems and be in a position—to get back to Mr. Marchand's point—to start working on solutions in a timely manner. This is instead of having a situation where problems accumulate such that by the time they have all sneaked up on you, you've got one huge and very difficult situation here.

C'est également pour cette raison que je tiens à ce que ces dirigeants au sein de ce haut comité continuent à travailler ensemble et à me rencontrer régulièrement. Ce n'est pas uniquement pour mettre au point les dispositions législatives ou les règlements dont nous aurons besoin ou pour surveiller la mise en oeuvre des mesures afin que tout soit conforme, mais c'est aussi un système d'alerte avancé, si j'ose dire, pour prévoir les problèmes et être en mesure—pour revenir à ce que disait M. Marchand—de commencer à réfléchir aux solutions en temps voulu au lieu d'attendre que les problèmes s'accumulent et d'être submergés, aux prises avec une situation extrêmement complexe et difficile.

The Chairman: I wonder, Mr. Minister, whether a membership list of that committee can be made available?

Le président: Je me demande, monsieur le ministre, s'il serait possible d'avoir une liste des membres de ce comité?

Mr. Goodale: Oh yes. I see no problem with that. I'd be happy, if I have it with me, to leave a copy with the committee. I could read it into the record so the committee will know who is in the May 16 group. It would take me 30 seconds.

M. Goodale: Oh, oui. Cela ne pose aucun problème. Si j'en ai un exemplaire, je me ferai un plaisir de le laisser au comité. Je pourrais également lire la liste afin que le comité sache qui fait partie du groupe du 16 mai. Il ne me faut que 30 secondes.

The participants for the grain companies are: Mr. Ted Allen, president of the United Grain Growers Limited; Mr. Kerry Hawkins, president and chief executive officer of Cargill Grain; Mr. Leroy Larsen, president of the Saskatchewan Wheat Pool; Mr. Alex Graham, president of the Alberta Wheat Pool; Mr. Charlie Swanson, president of the Manitoba Pool; Mr. Doug Larson, president of the Pioneer Grain Company.

Les participants représentant les grandes sociétés céréalières sont: M. Ted Allen, président de United Grain Growers Limited; M. Kerry Hawkins, président et directeur général de Cargill Grain; M. Leroy Larsen, président du Pool du blé de la Saskatchewan; M. Alex Graham, président du Alberta Wheat Pool; M. Charlie Swanson, président du Syndicat du blé du Manitoba; M. Doug Larson, président de la Pioneer Grain Company.

For the railways, Mr. Rick Sallee represents CP Rail, and Ms Sandi Mielitz represents CN Rail.

Pour les chemins de fer, M. Rick Sallee représente CP Rail et M^me^ Sandi Mielitz représente CN Rail.

On behalf of the various institutions, Mr. Lorne Hehn represents the Canadian Wheat Board; Mr. Milt Wakefield represents the Canadian Grain Commission, and Mr. Peter Thomson represents the Grain Transportation Agency.

En ce qui concerne les différentes institutions, M. Lorne Hehn représente la Commission canadienne du blé, M. Milt Wakefield la Commission canadienne du grain et M. Peter Thomson l'Office de transport du grain.

Representing the unions, Mr. Henry Kancs is with the Grain Workers Union, local 333, in Vancouver, and Mr. Gord Westrand is president of the International Longshoremen's and Warehousemen's Union in Vancouver.

Pour les syndicats, M. Henry Kancs est à la section locale 333 du Grain Workers' Union à Vancouver et M. Gord Westrand est président du International Longshoremen's and Warehousemen's Union à Vancouver.

I'll make sure I have everybody here. Mr. Bob Wilds represents the British Columbia Maritime Employers Association; Mr. Jack Campbell represents the Ontario Wheat Producers' Marketing Board; and Mr. Doug Campbell represents the Canada Grains Council. This is in addition to the various representatives of Agriculture Canada, Transport Canada, or Human Resources Development who were all in in addition to that.

Je veux être sûr de n'oublier personne. M. Bob Wilds représente la British Columbia Maritime Employers Association, M. Jack Campbell la Commission ontarienne de commercialisation du blé et M. Doug Campbell le Conseil des grains du Canada. Viennent s'ajouter à cela les divers représentants d'Agriculture Canada, Transports Canada ou Perfectionnement des ressources humaines.

I hope I haven't missed anyone, Mr. Chairman. We can provide the committee with an official list.

J'espère n'avoir oublié personne, monsieur le président. Nous pouvons remettre une liste officielle au comité.

[*Text*] [*Translation*]

• 1925

Mr. Hoeppner (Lisgar—Marquette): I also would like to thank the minister for appearing before this meeting of the agriculture committee tonight.

I compliment you, Mr. Minister, on representing us farmers to our foreign customers and more or less implying that you will look after services being improved. That is of the utmost importance, because if we don't have customers we can't solve our problems here. We'll have worse problems. I appreciate that very much.

I have a little bit of criticism. I'll be very gentle. My eyes are not hard and steely, as I've seen reported in some of the papers. If I give that impression, don't be scared. I don't bite.

The one little criticism I have is that I don't see much farmer representation on some of the committees you are setting up. This was one of the main criticisms in Manitoba with the meeting in Winnipeg: that there were really no farmers directly represented. Even the farmers who were elected to the Senior Grain Transportation Committee were not invited, and that did not go over very well in Manitoba. Whether it was done intentionally or not I don't know, but I strongly suggest that you get some farmers, whether they're Reform, Liberal, or whatever. I won't object as long as we get some grass–roots people on some of those committees. That's very important.

I have to agree wholeheartedly with my colleague Mr. Kerpan, who said to you this afternoon that farmers can fix almost anything if they can get their hands on it. We have seen farmers fix short–term problems with baler twine and binder twine to make do until we get a better solution. That is what we're talking about: the short–term solution, and then going on to the long–term solution.

No matter which government does it, farmers will appreciate it very much if it will get more farmers involved and take some direction from them, because farmers have become very suspicious of government.

That is one of the criticisms I have of the new committees you've appointed, and maybe that can be rectified somewhat. I suggest that if it can be, then you should look after that.

Mr. Goodale: I certainly understand the point you're trying to make.

My concern in putting together the meeting on May 16 was to make sure it was an action–oriented meeting. We had an immediate series of problems to solve and I wanted a group that was small enough that it wouldn't get itself all tied into knots with broad philosophical discussions but could in fact focus on the issue and get the job done. So it had to be of a manageable size and it had to include those who carried the principal responsibility for making the system work. That is the reason why we invited the people we did.

Going into the meeting I said that it would be important to broaden the discussion and to do so especially in terms of the longer–term solutions that we wanted to achieve, that the issues we were dealing with immediately needed immediate solutions,

M. Hoeppner (Lisgar—Marquette): Je voudrais également remercier le ministre d'être venu comparaître ce soir devant le Comité de l'agriculture.

Je vous félicite, monsieur le ministre, d'avoir représenté les agriculteurs auprès des clients étrangers et de les avoir assurés que vous alliez veiller à l'amélioration des services. C'est d'une importance cruciale parce que si nous n'avons pas de clients, nous ne pouvons pas régler nos problèmes. Ils vont au contraire s'aggraver. Je vous en suis très reconnaissant.

J'ai de petites critiques mais je vais être très gentil. Je n'ai pas un regard d'acier, comme le prétendent certains journaux. Si je donne cette impression, n'ayez pas peur, je ne mords pas.

J'ai une petite critique à faire en ce sens que les agriculteurs ne me semblent guère représentés au sein des comités que vous mettez sur pied. C'était l'une des principales critiques au Manitoba, lors de la réunion de Winnipeg: qu'aucun agriculteur n'était représenté directement. Même les agriculteurs qui ont été élus au Senior Grain Transportation Committee n'ont pas été invités et cela n'a pas été très bien accueilli au Manitoba. Je ne sais pas si c'était intentionnel ou pas, mais je vous conseille vivement de trouver des agriculteurs, qu'ils soient pour les réformistes, pour les Libéraux, ou pour un autre parti. Je n'aurai pas d'objection tant qu'il y a au sein de ces comités quelques représentants de la base. C'est très important.

Je suis absolument d'accord avec mon collègue, M. Kerpan, qui vous a dit cet après–midi que les agriculteurs pouvaient pratiquement tout arranger si on leur donnait la possibilité de le faire. Nous avons vu des agriculteurs régler des problèmes à court terme avec de la ficelle à botteler en attendant de trouver une meilleure solution. C'est exactement de cela qu'il s'agit: Trouver des solutions à court terme pour passer ensuite aux solutions à long terme.

Peu importe le gouvernement, les agriculteurs seront très satisfaits s'il fait appel à un plus grand nombre d'entre eux et les écoute, parce qu'ils sont devenus très méfiants à l'égard du gouvernement.

C'est l'une des critiques que je formulerais au sujet des nouveaux comités que vous avez constitués et j'espère que vous pourrez rectifier quelque peu la situation. Si c'est possible, il serait bon que vous le fassiez.

M. Goodale: Je comprends tout à fait ce que vous voulez dire.

Lorsque j'ai organisé la réunion du 16 mai, je voulais surtout qu'elle soit orientée vers l'action. Nous avions une série de problèmes immédiats à résoudre et je voulais un groupe suffisamment petit pour ne pas s'embourber dans de vastes débats philosophiques mais au contraire se concentrer sur la question et agir. Il fallait donc un groupe d'une taille réduite et il devait inclure les principaux responsables du fonctionnement du système. C'est pourquoi j'ai invité ces personnes là.

Au début de la réunion, j'ai dis qu'il serait important d'élargir la discussion, surtout en ce qui concerne les solutions à long terme que nous voulons trouver, que les questions que nous étudions dans l'immédiat nécessitaient des solutions

[*Texte*]

but they were really part of a much larger problem. In defining that larger problem and in dealing with it in terms of the long-term direction and shape of the industry, others—including farmers, farm organizations, and provincial governments—would have to be drawn into the discussion, because their involvement would be indispensable.

Immediately after the meeting in Winnipeg on May 16, my deputy telephoned all of his counterparts in the provincial governments to inform them of the outcome of the meeting and to seek their general approval for the direction and the thrust, and that approval was forthcoming. Similarly, I telephoned a group of another 16 or 18 farm leaders to brief them on the situation and to solicit their involvement in the ongoing process.

• 1930

Today I talked to those people again to advise them of the decisions we had taken and to invite their reaction initially, and then beyond that to invite their long-term participation in this consultative process. I wouldn't want to put words in their mouths. They can no doubt respond for themselves, and will, but I certainly got the impression in my telephone conversations with them that they liked the direction of what we announced today and that they were more than willing, they were indeed anxious, to participate in the broader consultations.

Without naming individuals, I'd like to mention to you the organizations that were involved. Beyond the group that was in the room on May 16, the list of others I consulted immediately after that meeting and then again today includes the Alberta Barley Commission, the Canadian Dehydrators Association, the Canadian Oilseed Processors Association, the Canola Council of Canada, the Canadian Federation of Agriculture, the Canadian Special Crops Association, the Canadian National Millers Association, the Saskatchewan Canola Growers Association, the Shippers and Exporters Association, the Winnipeg Commodity Exchange, the Western Canadian Wheat Growers Association, the Western Barley Growers Association, Unifarm in Alberta, Palliser Grain, the WESTAC organization, the Vancouver Ports Corporation, the Thunder Bay Harbour Commission, and the Keystone Agricultural Producers Organization.

The effort is very much in the direction that you suggest, to make sure as many people as possible are engaged in this process and, hopefully, are headed more or less in the same direction toward common solutions.

Mr. Hoeppner: I appreciate your comments, Mr. Minister.

The other area I would like to address is labour problems. During the hearings it was brought out that we've lost about 20.7 days a year over the last ten years on strikes. There has to be some kind of vehicle provided so that we don't have this as a continuing problem.

I like this idea of weekend unloads. I think it has to be there. But as you realize, Mr. Minister, they are getting double time, triple time, and this is coming out of the farmers' pockets. How can we continue to afford it if we don't get better prices?

[*Traduction*]

immédiates, mais qu'elles faisaient partie d'un problème beaucoup plus vaste. Pour définir le problème le plus vaste et essayer de définir l'orientation à adopter à long terme et la structure de l'industrie, il faudra faire intervenir d'autres groupes dans la discussion,—notamment les agriculteurs, les organisations agricoles et les gouvernements provinciaux—parce que leur participation sera indispensable.

Immédiatement après la réunion de Winnipeg le 16 mai, mon sous-ministre a téléphoné à tous ses homologues des gouvernements provinciaux pour les informer de l'issue de la réunion et leur demander leur accord sur l'orientation et le sens de l'exercice, et cet accord lui a été confirmé. Parallèlement, j'ai téléphoné à 16 ou 18 dirigeants agricoles pour les informer de la situation et leur demander de participer au processus.

J'ai à nouveau contacté ces personnes aujourd'hui pour les informer des décisions que nous avons prises et les inviter à me donner leur avis, et ensuite leur demander de participer à long terme à ce processus consultatif. Je ne peux parler en leur nom. Elles répondront certainement elles-mêmes, mais j'ai eu l'impression, lors de nos conversations téléphoniques, qu'elles étaient satisfaites de l'orientation annoncée aujourd'hui et qu'elles étaient tout à fait prêtes à participer à des consultations plus larges et même impatientes de le faire.

Sans nommer personne, je voudrais vous dire de quelles organisations il s'agit. En dehors du groupe présent dans la salle le 16 mai, la liste des personnes que j'ai consultées immédiatement après la réunion et à nouveau aujourd'hui comprend la Alberta Barley Commission, la Canadian Dehydrators Association, la Canadian Oilseed Processors Association, le Conseil canadien du canola, la Fédération canadienne de l'agriculture, la Canadian Special Crops Association, la Canadien National Millers Association, la Saskatchewan Canola Growers Association, la Shippers and Exporters Association, la Bourse des marchandises de Winnipeg, la Western Canadian Wheat Growers Association, la Western Barley Growers Association, Unifarm en Alberta, Palliser Grain, l'Organisation du WESTAC, la Société du port de Vancouver, la Commission du port de Thunder Bay, et la Keystone Agricultural Producers Organization.

Tout ceci va donc dans le sens de votre intervention et nous voulons faire participer un maximum de groupes au processus en espérant qu'ils suivent à peu près la même voie vers des solutions communes.

M. Hoeppner: Je vous remercie de vos commentaires, monsieur le ministre.

J'aimerais également aborder la question des conflits de travail. On nous a dit durant les audiences que les grèves nous avaient fait perdre environ 20.7 jours par an sur les dix dernières années. Il faut absolument trouver un mécanisme qui permette d'éviter que ce problème se produise constamment.

J'aime cette idée des déchargements durant la fin de semaine. Je crois que c'est indispensable. Mais vous le savez bien, monsieur le ministre, il faut payer le double ou le triple en heures supplémentaires et c'est à la charge des agriculteurs.

[*Text*]

We can ship grain that we're losing money on every day, but this is an area that has to be looked at. We have a million and a half people unemployed, and here we're paying triple time for unloading grain that is almost worthless at times. It just doesn't seem logical to do that.

I have also been told, and it may not be incorrect information, that in some of these unions their people have double jobs so they cannot work overtime, and they do not want to do that. There are all kinds of problems behind the scenes that we probably haven't addressed. I understand the transport committee is going to Vancouver to do some investigation, so I would want them to look at that issue. I just remind you that there is speculation, that there are problems, and to get the system working properly they have to be addressed.

Mr. Goodale: One of the good news stories, Mr. Hoeppner, was clearly the voluntary agreement between the Grain Workers Union and the terminal operators in Vancouver to deal with this issue of weekend loadings. The government was naturally encouraging both sides to come to that conclusion, but they managed to do so with nothing more than that general encouragement to go and solve the problem, and they did, at least on a short–term basis, in a very constructive and positive way. You're right when you say that implies at least the possibility of a greater expense from the producers' point of view, in the sense that elevation tariffs may be increased.

• 1935

In the announcements we've made today we have indicated we will be removing the maximums so that increases could be possible if the terminals feel that is necessary to cover their extra costs. It may be a little bit too early to tell, but at least the preliminary indications from the grain companies are that they might not need any increment in their tariffs during the current crop year, so the provision to make the tariff maximums higher or eliminate them altogether would not need to come into effect until August 1, and then we'll see what the experience is thereafter.

The rationale in the short term for allowing those maximum tariffs to be increased or removed altogether was simply this. Either the system ended up paying demurrage on grain that wasn't moving or paid the higher tariffs for grain that was moving. Either way the cost was about the same, and it seemed to me more logical to pay for the grain to move than to pay for the grain not to move.

I take your point that there needs to be a broader, more long–term look at the situation. In that regard a comprehensive examination of human resources issues at the west coast is being undertaken through a study done by Deloitte & Touche Inc. for Human Resources Canada, and particularly my colleague Mr. Axworthy, examining a variety of issues in western grain storage and handling.

[*Translation*]

Comment pouvons–nous avoir les moyens de continuer ainsi si les prix n'augmentent pas? Nous perdons régulièrement de l'argent sur le grain que nous envoyons, mais c'est une question qu'il faut examiner de plus près. Nous avons un million et demi de chômeurs et pourtant, nous payons le triple en heures supplémentaires pour faire décharger du grain qui parfois ne vaut presque rien. Cela ne paraît pas logique.

On m'a également dit, et ce n'est peut–être pas faux, que dans certains de ces syndicats, les travailleurs ont deux emplois, ce qui les empêche de faire des heures supplémentaires, et ils ne veulent pas travailler ainsi. Il y a toute sorte de problèmes en coulisse que nous n'avons sans doute pas étudiés. Je crois que le Comité des transports va faire enquête à Vancouver et j'aimerais bien qu'il se penche sur cette question. Je vous rappelle simplement que ces incertitudes sont là, qu'il y a des problèmes, et qu'il faut les étudier pour que le système fonctionne correctement.

M. Goodale: Il y a tout de même une bonne nouvelle, monsieur Hoeppner, l'accord intervenu de plein gré entre le Grain Workers Union et les opérateurs de silos terminus à Vancouver pour régler ce problème des déchargements de fin de semaine. Le gouvernement encourageait naturellement les deux parties à en venir à une entente, mais elles ont réussi à le faire avec ces simples encouragements et, pour le court terme tout au moins, l'accord a été conclu de façon très constructive et très positive. Vous avez raison quand vous dites que cela peut signifier une augmentation des dépenses pour les producteurs, puisque les droits d'ensilage peuvent être augmentés.

Dans les annonces que nous avons faites aujourd'hui, nous avons précisé que nous supprimerons les plafonds de sorte qu'il sera possible d'augmenter les tarifs si les terminaux jugent une telle augmentation nécessaire pour couvrir leurs frais supplémentaires. Il est peut–être un peu trop tôt pour se prononcer, mais d'après les premières indications des céréaliers, il ne devrait pas être nécessaire d'augmenter leur tarif pour la récolte de cette année, si bien que nous n'aurons peut–être pas à hausser ou à supprimer les plafonds tarifaires avant le 1er août, et nous verrons bien ce qu'il advient par la suite.

À court terme, le relèvement ou la suppression pure et simple des plafonds tarifaires se justifiait très simplement: soit il fallait payer des surestaries pour le grain immobilisé, soit il fallait payer un tarif supérieur pour le grain acheminé. Dans les deux cas, les coûts étaient les mêmes et il m'a semblé plus logique de payer pour des céréales que l'on acheminait plutôt que pour des céréales qui étaient immobilisées.

Je conviens avec vous qu'il est nécessaire d'envisager la situation plus largement et de le faire à plus long terme. À ce propos, il faut savoir que la firme Deloitte & Touche Inc. effectue, pour le compte de Ressources humaines Canada et surtout de mon collègue M. Axworthy, une étude exhaustive de la question des ressources humaines sur la côte ouest, qui envisage notamment plusieurs aspects liés à l'entreposage et à la manutention des grains dans l'Ouest.

[*Texte*]

I understand the final report is expected from the Deloitte & Touche examination during the month of July. Mr. Axworthy also has a number of other initiatives under way relating to different aspects of the system, all in an effort to avoid disputes and disruptions and to keep the system functioning smoothly.

Mr. Hoeppner: The other thing I was going to address somewhat—and Mr. Marchand touched on it and also Mr. Speller in a way—is the railways, the backtracking.

We know what the problem was. I pointed it out to the railways. It wasn't illegal but it was probably milking the system. As we know on the farm, if everybody is going to keep on milking the system, from labour to transportation to elevators, they're going to kill the cow and there won't be anything left to milk. I think that is one thing that you as a minister have to address so this milking of the system isn't continually there at the expense of farmers.

I was very upset with Mr. Thomson from the WGTA when I did question him on what the solutions were to the problems. He more or less told me that he responded to the minister and that this was none of my business. I want to just guarantee that it is my business. It's my livelihood, and farmers are getting very hostile towards comments like that. If that is the impression we're going to get from the GTA, there are going to be problems on the farm; I can guarantee you that.

I just wanted you to be aware that the GTA did not get the best PR points at this committee hearing. I think that has to change, because it is my livelihood, it is my farmers' livelihood, and if they ain't there there's nobody there. That's the way I look at it, and I think Mr. Speller addressed that somewhat.

The other thing I would like to address a little bit was also touched on by Senator Olson. The Canada Grains Council was set up to solve a lot of these problems before they ever arise. Why isn't that system working? Why is the Canada Grains Council always behind the eight ball and never on time to pinpoint these problems or make corrections to them? According to Senator Olson, that is what they were formed for.

• 1940

Those are issues or points that you have to consider, and you have to make changes if changes have to be made, because when they're not doing their job it's hurting us as farmers. It's hurting us a country. It's hurting business. It's hurting everybody. These people have to start being responsible for the jobs that have been given to them.

I would appreciate it if you would take that comment as a concern.

[*Traduction*]

Je crois savoir que le rapport final de Deloitte & Touche devrait être remis dans le courant du mois de juillet. M. Axworthy a, par ailleurs, pris plusieurs initiatives relatives à différents aspects du système, le tout afin d'essayer d'éviter les différends et les perturbations dans l'acheminement du grain et faire en sorte que le système fonctionne sans heurts.

M. Hoeppner: Il y a autre chose dont je voulais vous parler—et MM. Marchand et Speller ont déjà abordé la question d'une certaine façon—, il s'agit du retour en arrière des wagons de céréales dans le cas des chemins de fer.

Nous savions de quoi il en retournait. J'ai signalé la chose aux compagnies de chemins de fer. Ce n'était pas illégal, mais cela revenait sans doute à opérer une ponction dans le système. Et comme on le sait très bien dans le milieu agricole, si tout le monde y va de son petit prélèvement, des employés agricoles aux silos, en passant par les compagnies de transport, la vache à lait sera vite épuisée et il n'y aura plus rien à en tirer. Je pense qu'il vous appartient, en tant que ministre, de régler ce problème pour qu'on cesse de ponctionner en permanence le système, aux dépens des agriculteurs.

J'ai été très contrarié par M. Thomson, de l'OTG, quand il m'a plus ou moins répondu, alors que je voulais connaître les éventuelles solutions aux problèmes, qu'il ne répondait que devant le ministre et que cela ne me regardait pas. Eh bien, je tiens à vous dire que cela me regarde. C'est même mon gagne-pain et les agriculteurs prennent de plus en plus mal des remarques de ce genre. Et si nous avons l'impression que c'est le genre de réponse que nous pouvons obtenir de l'OTG, alors je peux vous garantir qu'il y aura des problèmes avec les agriculteurs.

Je tenais simplement à vous dire que l'OTG n'a pas obtenu la meilleure note en relations publiques lors des audiences de ce comité. J'estime qu'il faut que les choses changent, parce que c'est mon gagne-pain, mon gagne-pain d'agriculteur, et que si ces gens-là ne sont pas là, alors nous n'avons plus d'interlocuteur. C'est ainsi que je vois les choses, et je crois que M. Speller en a d'ailleurs déjà parlé.

L'autre aspect que je voulais évoquer a également été abordé par le sénateur Olson. Le Conseil des grains du Canada a été mis sur pied pour résoudre ce genre de problèmes avant même qu'ils ne se posent. Et pourquoi ce système ne fonctionne-t-il pas? Pourquoi le Conseil des grains du Canada est-il toujours à la traîne et pourquoi n'intervient-il jamais à temps pour régler les problèmes qui surgissent ou apporter les correctifs nécessaires? Selon le sénateur Olson, c'est pour prévenir et non guérir qu'a été créé ce conseil.

Voilà autant d'aspects que vous devez prendre en considération et vous devez apporter les changements nécessaires, si des changements s'imposent, parce que si ces gens ne font pas leur travail, c'est nous, les agriculteurs, qui sommes touchés. C'est aussi le pays, et le commerce. Bref, tout le monde est touché. Il est temps que ces gens commencent à assumer la responsabilité du travail qu'on leur a confié.

J'aimerais que vous considériez mes remarques comme l'expression d'une préoccupation.

[*Text*]

Mr. Goodale: On that comment, Mr. Hoeppner, and your previous observations about the GTA or other players in the system, it seems to me that everybody has to be flexible and cooperative and responsive in dealing with this situation.

Mr. Hoeppner: And accountable.

Mr. Goodale: And accountable. Indeed.

One of the things that has been a fascinating and time–consuming exercise for me as a relatively new minister is discovering all of the layers of consultative committees and advisory groups that exist throughout agriculture and everywhere in the sector, and perhaps nowhere more so than in the grains industry. One of the things I will be trying to address in the year ahead is some streamlining of that so that we can establish clear lines of responsibility and accountability and be able to identify problems faster and react to them more quickly so that solutions can come into effect earlier.

Perhaps it's timely. Because of the problem we've had in the past year, because of the implementation of the GATT and the reform measures this implies, it's probably now timely for us to take a look at all of the various players in the system and how they interrelate with each other. This is not to throw the baby out with the bath–water, but let's revisit all of the various elements of the system and make sure that they are in fact doing the job they are supposed to do.

Mr. Steckle (Huron—Bruce): Mr. Minister, thank you for coming here this evening and for your presentation this afternoon.

It is certainly one of the more interesting exercises I've seen take place, at least since I've been here. In my dealing with politics for many years, it's about the quickest turn–around time I've seen on an activity, an action that has taken place, because of the fact we did it so quickly. I appreciate the response.

One of the interesting things we learned from this whole process was that there were a lot of players in this game and it was difficult to know at whom to point our finger. At about the time we thought we knew we had the right person to point it at, we found out that there was someone else. At the end of the day we really didn't know any more than we did when we started. Obviously a lot of people were at fault in the process. There were of course extenuating circumstances for this happening.

One of the things we learned from this was that obviously a lot of sales were lost as a result of our being unable to deliver. We were told it was 2 million tonnes.

What has happened with that amount? Is that going to be a backlog or an inventory that's carried forward, or have we developed new sales for that product? What has happened to that?

Mr. Goodale: That is a difficult question to answer. In a sense it's like trying to calculate opportunity cost: what would have happened if. . .? Then all sorts of variables and uncertainties come into the picture.

[*Translation*]

M. Goodale: À ce dernier propos, monsieur Hoeppner, au sujet des remarques que vous avez précédemment formulées sur l'OTG et sur d'autres intervenants, je serai porté à dire que tout le monde doit faire preuve de souplesse, d'un esprit de collaboration, et réagir en fonction de la situation.

M. Hoeppner: Et rendre des comptes.

M. Goodale: Bien sûr, et rendre des comptes!

L'une des choses qui m'a fasciné, mais qui m'a également pris beaucoup de temps puisque je suis relativement nouveau dans mes fonctions de ministre, a été de découvrir l'imbrication de comités et de groupes consultatifs que l'on trouve à Agriculture, et partout dans ce secteur, et sans doute plus encore dans le cas de l'industrie céréalière. Dans le courant de l'année à venir, je vais m'efforcer de rationaliser un peu les choses afin que nous puissions établir une hiérarchie bien définie et cerner et régler les problèmes plus rapidement afin de pouvoir mettre plus tôt les solutions en oeuvre.

Et cela tombe sans doute à point nommé. En effet, le moment est probablement venu pour nous, au vu des problèmes de la dernière année, de la mise en oeuvre du GATT et des réformes que cela implique, d'analyser le rôle de tous les intervenants dans le système et de voir quelles relations mutuelles ils entretiennent. Il n'est pas question ici de faire table rase, mais simplement d'analyser quels sont les différents éléments du système et de s'assurer qu'ils remplissent les fonctions pour lesquelles ils ont été conçus.

M. Steckle (Huron—Bruce): Monsieur le ministre, merci de votre présentation de cet après–midi et de votre présence ici parmi nous maintenant.

Nous sommes en train de nous livrer à l'un des exercices les plus intéressants auxquels j'ai participé, du moins depuis que je siège à ce comité. Il y a des années que je fais de la politique, et c'est la première fois que je vois qu'une activité se déroule aussi vite, que des mesures sont prises aussi rapidement, et j'apprécie cette réaction.

L'une des choses intéressantes que nous avons apprises lors de ces consultations, c'est qu'il y a beaucoup d'intervenants et qu'il est difficile de savoir qui nous devons montrer du doigt. Alors même que nous pensions avoir trouvé la réponse à cette interrogation, nous avons découvert que c'est vers quelqu'un d'autre qu'il fallait nous tourner. En fin de compte, nous n'étions pas plus avancés qu'au début. De toute évidence, beaucoup de gens ont été fautifs dans ce processus. Certes, on peut leur trouver des circonstances atténuantes.

Nous avons notamment appris que, de toute évidence, nous étions passés à côté d'un gros volume de ventes, parce que nous n'étions pas parvenus à acheminer la marchandise. On nous a parlé de 2 millions de tonnes.

Mais qu'est–il advenu de ces 2 millions de tonnes? Va–t–on les considérer comme étant des commandes inexécutées ou comme étant versées en inventaire, ou a–t–on trouvé d'autres marchés pour ces produits? Que s'est–il passé?

M. Goodale: Il est difficile de répondre à votre question. En un sens, c'est un peu comme si l'on voulait calculer les coûts d'opportunité: que serait–il passé si. . .? On se rend compte alors qu'il y a un grand nombre de variables et d'impondérables qui interviennent.

[*Texte*]

I would invite the Canadian Wheat Board and some of the other principal exporters perhaps to give you a more refined and detailed description of the impact. If it's the committee's desire, then I will ask the board to try to assemble the picture.

[*Traduction*]

Je préférerais demander au Conseil des grains du Canada et peut–être même à quelques–uns des principaux exportateurs de vous parler un peu plus en détail des conséquences de cette vente avortée. Si le comité le souhaite, je demanderai au conseil de nous dresser un portrait de la situation.

• 1945

There's no question that some sales had to be deferred. There's no question that some sales had to be undertaken at a greater cost, in the sense that the transportation was accomplished by a more circuitous means, which meant that the cost of transportation was higher and therefore the return to farmers was lower. There's no question that some sales were not made, or went elsewhere, during the most difficult period. I'm not in a position tonight to quantify that precisely, but I would ask the board to see if they can provide the committee with a little more detail.

Il est évident qu'il a fallu reporter certaines ventes. Il est évident aussi qu'il nous a fallu réaliser certaines ventes à un coût supérieur pour nous, car nous avons emprunté des voies détournées pour acheminer la marchandise, ce qui s'est traduit par une augmentation des coûts de transport et une diminution de revenu des agriculteurs. Pendant la période la plus difficile, il est évident que certaines ventes n'ont pas été réalisées ou qu'elles l'ont été auprès d'autres acheteurs. Je ne suis pas en mesure, ce soir, de vous citer des chiffres précis à ce propos, mais je pourrais demander au Conseil de fournir plus de détails au comité.

Mr. Steckle: Another one of the recommendations we had made was to review the notion of shipping greater quantities of grain through Thunder Bay and the St. Lawrence at such times when there's a backlog and we can't move it west. We understand because of where the grain is going and its ultimate destination it's best for it to go west. That wasn't included. Was there a reason for that? Was the reason that things were going to move now more quickly through the west and there was no need for that? Was there a reason given for that recommendation not being included in your recommendations?

M. Steckle: Nous avons également recommandé d'envisager le principe consistant à acheminer de plus grandes quantités de grain par Thunder Bay et le Saint–Laurent lorsque nous avons des commandes inexécutées et lorsque nous ne pouvons l'acheminer vers l'ouest. On nous dit qu'étant donné la destination finale de ce grain, le mieux est de l'envoyer vers l'ouest. Quoi qu'il en soit, on n'a pas tenu compte de cette recommandation. Y a–t–il une raison à cela? Est–ce parce qu'on va, maintenant, acheminer plus rapidement le grain par l'ouest et que cette recommandation est désormais inutile? Pour quelle raison n'avez–vous pas tenu compte de cette recommandation?

Mr. Goodale: The board indicated to me at the May 16, 1994, meeting that to the extent practical they had taken advantage of deliveries in other directions where it was reasonable for them to do that. In other words, they had really, from a practical point of view, already acted on your recommendation, so some grain that would otherwise have been moved through Vancouver had already been diverted down the seaway.

M. Goodale: Lors de la rencontre du 16 mai 1994, les gens du Conseil m'ont précisé qu'ils avaient essayé, dans toute la mesure du possible et quand la chose était raisonnable, d'acheminer le grain vers d'autres directions. Autrement dit, d'un point de vue pratique, ils avaient déjà tenu compte de votre recommandation et une partie du grain qui aurait normalement transité par Vancouver avait déjà été dérouté le long de la Voie maritime du Saint–Laurent.

They point out that if the grain was really destined for an Asian market, it would go down the seaway at an added cost, because obviously you're moving it more than halfway across the country in the wrong direction. But they undertook some of that, obviously for the purpose of relieving the pressure on the Vancouver situation and getting the grain out — at least getting it out even if it went at a bit of a higher cost. I think it's fair to say the board had already moved on your recommendation before the meeting.

Ils m'ont cependant fait remarquer que le grain destiné au marché asiatique que l'on faisait transiter par la Voie maritime du Saint–Laurent revenait plus cher en transport, parce que vous vous trouvez ainsi à lui faire traverser plus de la moitié du pays dans la mauvaise direction. Mais c'est pourtant ce qu'ils ont fait, de toute évidence, pour alléger la pression à Vancouver et réussir à faire sortir le grain du pays, même si cela devait se faire à un coût légèrement supérieur. On peut donc raisonnablement dire que lors de cette rencontre, le Conseil avait déjà pris acte de votre recommandation.

Mr. Steckle: Since we're dealing with short–term measures to alleviate the problem, how are we addressing the issue in terms of labour since we're looking at possible disruption in the foreseeable next year with rail contracts coming up? How are we going to avoid these kinds of things happening in the future?

M. Steckle: Puisque nous discutons des mesures à court terme pour alléger le problème, que faisons–nous sur le plan de la main–d'oeuvre, puisqu'il est toujours possible qu'une grève éclate au cours de la prochaine année, à l'occasion du renouvellement des conventions collectives dans le secteur du chemin de fer? Comment va–t–on éviter ce genre de problème dans l'avenir?

Mr. Goodale: As I said in answer to an earlier question, I take considerable encouragement from the positive atmosphere that seems to exist at the moment between Mr. Kancs' union, the Grain Workers Union, and the B.C. Terminal Elevator

M. Goodale: Comme je l'ai précisé en réponse à une question précédente, je suis très encouragé par les rapports très sains que semblent actuellement entretenir le syndicat de M. Kancs, le Grain Workers Union, et la B.C. Terminal Operators'

[*Text*]

Operators' Association. They're obviously in the midst of negotiations at the moment so I really wouldn't want to comment further, other than to say on that difficult issue of overtime work for weekend loadings they came to an accommodation, and it has worked.

I again commend them for their performance in that regard. It has been very helpful. I hope that same kind of principle can apply to their broader negotiations, and I wish them well in the negotiations.

I mentioned, in response to Mr. Hoeppner, the Deloitte & Touche study that has been commissioned by Mr. Axworthy with respect to a variety of human resources issues on the west coast. In addition to that, Mr. Axworthy has asked Vancouver lawyer Paul Fraser to conduct an independent review of railway labour negotiations affecting the Canadian railways, and I understand that Mr. Fraser will be producing a report at the end of June or the beginning of July, which hopefully could be helpful in pointing the way to good labour relations and amicable solutions there.

• 1950

I don't pretend that any of these solutions are magic or that it will be easy to achieve good, peaceful, and productive relationships in all of the circumstances we may face in the future. But I think there has been some progress and that we should try to nurture and foster it in every way we can.

Mr. Collins (Souris—Moose Mountain): I'd like to make a couple of observations. I know the members opposite were worried about the length of time, and if I remember correctly—and I'll just do a quick analysis—it seems to me we were elected around October 25. I think Parliament started on January 17. Now, unless we are able to walk on water all the time and hope it's not just frozen, I think the agriculture minister and members of his committee did a superb job in producing what we have in short order. I wish all other governments would act in the same efficient manner.

We raised those points again today. Then, there are rumours and innuendo. Let's get to the facts. The facts are that on the 3rd, I think, this subcommittee was set up and by the 6th we had a report coming through. The minister has now moved very quickly on it. Some asked why we had the meeting on the 16th.

I think we have to bring in the players who were mentioned in here. When I go back and talk to the members of the pool, I think they're farmers. We say we don't have any farmers represented. I hope the heck those people who are pool members feel that they're farmers. So it's nice to get a broad scope and picture, but let's not leave sight of the fact that, I think, we've accomplished a lot in short order.

I have some serious concerns. One of them I've raised before and I don't know whether it came through the committee. It seems to me that under B–13 where we have people trucking down into the States, they're not being checked

[*Translation*]

Association. Par ailleurs, comme ils sont en pleine négociation, je préférerais ne pas vous en dire plus, si ce n'est que les deux parties se sont entendues sur la question difficile du travail en temps supplémentaire pour les chargements effectués en fin de semaine.

Je ne peux que les en louer, une fois de plus. ce déblocage est très utile et j'espère que les deux parties sauront appliquer le même genre de démarche dans l'ensemble de leurs négociations, et je leur adresse tous mes voeux à ce sujet.

En réponse à M. Hoeppner, j'ai fait allusion à l'étude de Deloitte & Touche, commandée par M. Axworthy, au sujet de toute une série de questions relatives aux ressources humaines sur la côte ouest. En outre, M. Axworthy a demandé à un avocat de Vancouver, Paul Fraser, d'entreprendre un examen indépendant des négociations de travail dans les chemins de fer canadiens, et je crois savoir que Me Fraser produira un rapport à la fin juin ou au début juillet qui devrait nous indiquer la voie à suivre pour parvenir à de bonnes relations de travail et à la formulation de solutions à l'amiable.

Je ne prétends pas qu'il sera possible de trouver une solution d'un simple coup de baguette magique ni que l'on parviendra facilement à instaurer des relations de travail saines, pacifiques et productives, dans toutes les situations que nous rencontrerons à l'avenir. J'estime cependant que certains progrès ont été réalisés et qu'il convient de les encourager de toutes les façons possibles.

M. Collins (Souris—Moose Mountain): Je voudrais faire deux ou trois remarques. Je sais que les gens d'en face sont inquiets du temps que tout cela prend mais, si je me souviens bien—il me semble que les élections ont eu lieu vers le 25 octobre et que le Parlement a commencé à siéger le 17 janvier. Eh bien, sauf si nous savons marcher sur l'eau, auquel cas j'espère que ce n'est pas simplement parce qu'elle est gelée, j'estime que le ministre de l'Agriculture et les membres de ce comité ont fait du très bon travail pour parvenir là où nous en sommes en si peu de temps. J'aimerais que les autres ordres de gouvernement puissent agir aussi efficacement que nous.

Nous avons de nouveau soulevé ces points aujourd'hui. Et puis, il y a ces rumeurs et toutes ces allusions malveillantes. Alors, examinons les faits. Et les faits nous disent que ce comité, si je me souviens bien, a été mis sur pied le 3 et qu'un rapport a été produit le 6. Le ministre y a donné suite très rapidement. Certains se sont demandé pourquoi nous avions eu une rencontre le 16.

Eh bien, je crois que nous devrions rassembler les intervenants qui étaient mentionnés dans ce rapport. Quand je retourne là–bas et que je m'adresse aux membres du groupement, je pense que ce sont des agriculteurs. Et voilà qu'on me dit que les agriculteurs n'étaient pas représentés. J'espère bien que ces gens, qui font partie du groupement, ont bien le sentiment d'être agriculteurs. C'est certainement très bien de vouloir ouvrir les horizons, mais il ne faut pas perdre de vue que nous avons accompli beaucoup en peu de temps.

J'entretiens de sérieuses inquiétudes. Il y en a une dont j'ai déjà parlé, mais je ne sais pas si le comité en a fait état. Il semble qu'en vertu de B–13, des camionneurs Canadiens se rendent aux États–Unis et passent la frontière sans faire l'objet

[*Texte*]

as they go through, whether they have to come through at the port of entry and be checked or not. They're going through, and there seems to be a fair amount of crop moved through there into the United States market either without a permit or through some other mechanism.

Have you been made aware of that, Mr. Minister, and is that going to be reviewed in light of our whole process?

Mr. Goodale: Mr. Collins, I must say that I don't at the moment have the latest detail on that situation. You're referring specifically to the truck movement of Canadian grain into the U.S.

Mr. Collins: That's correct.

Mr. Goodale: The responsibility for monitoring that situation, quite frankly, lies primarily with the U.S. They would be the importing country, and if there is a complaint about that movement, which as a matter of understatement I guess there is, it would be primarily the responsibility of the importing country to follow the situation, monitor it, and deal with it.

That having been said, of course there are rules and regulations under the Canadian Wheat Board Act as well in terms of who can and cannot export, and those who do are required to have the proper authority for that.

Mr. Bjarnason, do you have any more recent information on the situation? Dr. Bjarnason is the Associate Deputy Minister of Agriculture. He might have more recent information than I do.

Dr. H. Bjarnason, (Associate Deputy Minister, Grains and Oilseeds Branch, Department of Agriculture and Agri–Food): No, I don't have any more recent information. We're aware of the situation. We're aware of the problem. It's been brought to our attention. It's something we have discussed with the Canadian Wheat Board in particular and it's something that we'll keep in touch with them on. We can continue to pursue this with them. It's my understanding that it's not a major problem. It may be an irritant right now but, again, it's something we'll monitor and follow up on.

[*Traduction*]

d'aucune vérification. Ils franchissent la frontière, sans plus, et il semble que d'importants volumes de céréales se trouvent ainsi sur le marché américain, sans faire l'objet d'un permis quelconque et sans passer par d'autres mécanismes.

Êtes–vous au courant de cela, monsieur le ministre, et est–ce qu'on va se pencher sur cette situation dans le cadre du processus qui a été engagé?

M. Goodale: Je dois vous avouer, monsieur Collins, que je ne connais pas les derniers détails sur la situation. Vous parliez plus précisément du transport de grains canadiens à destination des États–Unis.

M. Collins: C'est exact.

M. Goodale: Eh bien, très franchement, j'estime qu'il revient surtout aux États–Unis de contrôler ce genre de mouvement. S'il y a des plaintes, et c'est un euphémisme d'ailleurs que de parler de plaintes, c'est tout d'abord le pays importateur, autrement dit les États–Unis, qui doit suivre la situation, contrôler ces importations et intervenir en conséquence.

Cela étant dit, il y a bien sûr des règles, dans la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, qui régissent les exportations et qui précisent, pour les exportateurs, quelles autorisations il faut obtenir.

Disposez–vous de renseignements plus récents à ce sujet, monsieur Bjarnason? Le docteur Bjarnason est sous–ministre adjoint à l'Agriculture. Peut–être dispose–t–il de renseignements plus récents à ce sujet.

M. H. Bjarnason (sous–ministre adjoint, Direction des grains et oléagineux, ministère de l'Agriculture et de l'agro–alimentaire): Non, je n'ai pas de renseignements plus récents que les vôtres, mais nous sommes au courant de la situation, du problème. On nous en a parlé; il en a été notamment question avec les gens de la Commission canadienne du blé et nous assurons le suivi auprès d'eux. Nous continuerons de coordonner ce dossier avec la Commission. J'ai cru comprendre qu'il ne s'agit pas là d'un problème grave. Certes, c'est peut–être un irritant pour l'instant, mais nous allons continuer de contrôler la situation et de nous y intéresser de près.

• 1955

Mr. Collins: The danger is that we may find out we haven't acted quickly enough, that we've allowed a problem that may have seemed small to get out of control. Then I'm afraid Mr. Marchand may come running back at me with the same kind of concern and we'll say we didn't realize it was as bad as it appears to be. I'm getting that kind of reaction over and over again. The volume that's going through is much greater than you or I might suspect. If we're not doing anything and they're not doing anything, who is doing something?

M. Collins: Par contre, on risque de se rendre compte que nous n'avons pas agi assez rapidement et que la situation s'est dégradée alors que nous pensions pouvoir la maîtriser facilement. Je crains donc que M. Marchand m'interpelle de nouveau en exprimant le même genre de préoccupations, et que nous nous trouvions alors obligés de lui dire que nous ne nous étions pas rendu compte que les choses allaient mal à ce point. C'est le genre de réactions dont on me fait part sans cesse. Le volume qui traverse la frontière dans ce sens est bien supérieur à ce que nous pouvons tous deux imaginer. Et si nous ne faisons rien, et si les Américains ne font rien non plus, alors qui va agir?

[*Text*]

Mr. Goodale: Mr. Collins, I take your point. In the spirit of developing early warning systems to anticipate problems and seek solutions in advance where problems are identified, I will undertake to have a conversation very soon with the Canadian Wheat Board to see if the present situation can be quantified and whether it presents any potential for a problem.

Mr. Collins: We know what Australia has done with its transportation system at its ports. We know some of the statements that have just come out in terms of western grain transportation and the whole process. Are those factors going to be looked at as we come to a final resolve about how we ship efficiently without work stoppages? What is the long–term solution? How are we going to get at it? How long will it take, and are we going to tie in the Western Grain Transportation Act as part of that complete picture?

Mr. Goodale: The things you've mentioned are all part of the longer–term scenario, Mr. Collins. Once we have dealt with this immediate situation, which was the subject of our action today, my objective is to engage all of the players in this particular sector of the economy and not just the ones who were at the May 16 meeting. I also want to include those who wanted to be at the May 16 meeting as well as the provinces, because they have a very important stake in this, in a constructive exercise of defining a vision of where we want the western Canadian grain and oilseed production, marketing, transportation and handling system to be at the turn of the century. By 2005 or 2010, what will be the shape of the system to maximize results from the producers' point of view and how can we constructively work in that direction?

I regard the next 12 to 18 months as a vital period in this regard. There are some simple problems in the system that can probably be solved very quickly and there are some other issues that are far more profound. As I said early, I don't pretend that getting a consensus is an easy thing to do. At the same time, I recognize that the issues are serious and I'm not prepared to wait forever for a consensus. If people continue to argue with each other and are not coming from the same song sheet, then somebody has to make a decision sooner or later.

I regard this next 12 to 18 months as a critical consultative and decision–making period for the future of the grains industry. I hope all of the players will be willing and anxious to participate and cooperate. Certainly the indication I've had to date from virtually everyone, from the right wing to the left wing right across the board, is a good feeling of cooperation and a real desire to work together, and I'm going to try to foster that as much as I can.

• 2000

The Chairman: Before moving to the second round, I am sure—because the minister's answers are so short—you would allow the chairman a couple of little questions.

[*Translation*]

M. Goodale: Je prends note de ce que vous venez de dire, monsieur Collins. Je m'engage, dans l'idée d'élaborer un système qui nous préviendra suffisamment tôt des problèmes se profilant à l'horizon et qui nous permettra de trouver d'avance des solutions aux problèmes décelés, à m'entretenir avec les gens de la Commission canadienne du blé afin de voir s'il est possible d'évaluer le volume de grains qui traverse actuellement la frontière, et de voir si cela peut faire problème dans l'avenir.

M. Collins: Nous savons ce que les Australiens ont fait dans leurs ports, avec leurs systèmes de transport. Nous savons maintenant le genre de déclarations qui ont été faites au sujet du transport des grains de l'Ouest et de tout ce processus. Va–t–on prendre ces facteurs en compte, au moment où nous sommes sur le point de trouver une solution définitive à la façon d'acheminer les grains de façon efficace, sans subir d'arrêt de travail? Quelle est la solution à long terme? Comment peut–on y parvenir? Combien de temps nous faudra–t–il pour y arriver et va–t–on, dans le cadre de la solution globale, établir le lien avec la Loi sur le transport du grain de l'Ouest?

M. Goodale: Eh bien, tout ce que vous venez de mentionner fait partie de la solution à long terme, monsieur Collins. Une fois que nous aurons réglé la situation à très court terme, ce que nous sommes en train de faire aujourd'hui, j'ai l'intention de mobiliser tous les intéressés travaillant dans ce secteur de l'économie, pas uniquement ceux qui étaient présents lors de la rencontre du 16 mai. Je veux également faire appel à ceux qui voulaient être présents à cette réunion, de même que les représentants provinciaux, parce qu'ils ont un rôle important à jouer sur ce plan, afin que nous définissions, tous ensemble, notre vision d'avenir en matière de production, de mise en marché, de transport et de manutention. Il faut savoir à quoi devra ressembler le système, en 2005 ou 2010, pour optimiser les résultats du point de vue des producteurs, et il faut savoir comment y parvenir de façon constructive.

Dès lors, les 12 à 18 prochains mois seront déterminants à cet égard. Il est certains problèmes que nous ne pouvons résoudre rapidement et il est des aspects qui sont beaucoup moins superficiels. Comme je le disais plus tôt, je ne prétends pas qu'il soit facile d'obtenir l'unanimité. D'un autre côté, je me rends bien compte que ces questions sont graves et je n'ai pas envie d'attendre éternellement que nous parvenions à un consensus. Si les gens continuent de débattre la question, sans jamais s'entendre, alors il faudra bien que quelqu'un tranche tôt ou tard.

Donc, les 12 à 18 prochains mois seront déterminants, sur le plan de la consultation et de la prise de décisions, pour l'avenir de l'industrie du grain. J'espère que tous les intervenants se montreront désireux de participer et de collaborer. Jusqu'à présent, j'ai cru comprendre que presque tout le monde, de quelque bord qu'il s'agisse, est tout à fait disposé à collaborer et est animé d'un véritable désir de travailler de concert avec les autres, ce que j'essaierai d'encourager dans toute la mesure de mes moyens.

Le président: Avant de passer au deuxième tour, je suis sûr que vous permettrez au président de poser une ou deux petites questions, étant donné que les réponses du ministre sont tellement courtes.

[*Texte*]

On the recommendation, Mr. Minister, that there is readiness on the part of the government to apply holdback or sanction provisions of the WGTA if the railways do not provide sufficient cars to accommodate grain shipments, I would hope that could be given further consideration, as was said at the committee. I certainly pushed the point at the committee.

I remember vividly, when we were involved in the Western Grain Transportation Act discussions, the railways speaking in glowing terms of the investment they were going to create, the jobs they were going to create, how efficient the system was going to be, and they admitted before this committee that they operate on a cost–of–production–plus system in terms of the moving of grain.

I just find it ironic that we are going to look a penalties in the future and not impose the penalties now when they haven't lived up to their obligations. I find it ironic that on August 1 new rates are going to be imposed. They may be the same, but certainly the producers' share is going up under the Western Grain Transportation Act, and the farmers are going to find themselves covering the costs of demurrage that the Wheat Board has to pay for as a result of the railways' inability to provide the rolling–stock.

What is your response to that, and can it be given further consideration?

Mr. Goodale: Certainly it can be given further consideration, Mr. Chairman, and I am prepared to do that, but I do acknowledge the problem of trying to sort out this situation after the fact when there were not clear benchmarks or targets or obligations in the first place.

Just to give you a bit of an illustration of what I mean, it is fairly easy to measure whether or not on a certain day there were or there weren't *x* number of cars in the grain fleet. That is something that's rather clear and objective. Were there or were there not that many cars on that day in the system? That's an area where you can impose a section because it is clear, objective, and measurable.

Now, you get beyond the question of the number of cars in the fleet to something a little bit more subjective—say, the train was two days late arriving in Vancouver. Well, now, whose fault was that? Was there a snowstorm through the Rockies? Were the cars spotted in the first place on time or were they not? Were they loaded on time? Were they picked up on time? Was there some other kind of a hold–up that prevented the arrival of the cars at a certain place at a certain time?

It seems to me you get into a whole range of at least semi–plausible excuses for why it didn't happen on time. That's especially a problem if you haven't set a target for performance in the first place.

What I want to see happen in the coming year is to have the railways be invited to indicate well in advance what the necessary targets and benchmarks are and have them in effect produce a kind of business plan now for the crop year 1994–95,

[*Traduction*]

Monsieur le ministre, au sujet de la recommandation, voulant que le gouvernement soit prêt à appliquer les dispositions de retenues ou de sanctions prévues dans la LTGO si la société ferroviaire ne fournit pas un nombre suffisant de wagons pour permettre l'expédition du grain, j'espère que l'on pourra examiner cette question plus à fond comme on l'a mentionné au comité. Il est clair que je tenais à cela.

Je me souviens très précisément, quand nous avons discuté de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, que la société ferroviaire parlait avec beaucoup d'éloquence des investissements qu'elle allait faire, des emplois qu'elle allait créer, de l'efficacité avec laquelle elle allait administrer le système, et qu'elle avait admis devant le comité qu'elle expédiait le grain selon la méthode du coût de production majoré.

Je trouve tout simplement étrange que nous en soyons à examiner l'opportunité d'imposer des sanctions à l'avenir alors que nous n'en imposons pas à l'heure actuelle lorsque les sociétés ferroviaires n'ont pas respecté leurs obligations. Je trouve étrange qu'à compter du 1er août, un nouveau barême de tarifs va être imposé. Les tarifs demeureront peut–être les mêmes, mais il est clair que la part des producteurs va être majorée en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, et que les agriculteurs vont avoir à couvrir les frais de stationnement que la Commission canadienne du blé va devoir payer du fait que les sociétés ferroviaires ne sont pas en mesure de fournir le matériel roulant voulu.

Qu'avez–vous à répondre à cela, et la question pourrait–elle être étudiée plus à fond?

M. Goodale: Certainement qu'elle pourrait être étudiée plus à fond, monsieur le président, et je suis prêt à le faire, mais je suis conscient du problème qui se pose si l'on essaie de démêler tout cela après coup, alors qu'il n'y avait ni repères, ni objectifs, ni obligations à l'origine.

Pour illustrer un peu ce que je veux dire, il est assez facile d'évaluer si, à une date donnée, il y avait tel ou tel nombre de wagons disponibles pour le transport du grain. Ce sont des données claires et objectives. Y avait–il, oui ou non, tel nombre de wagons à telle date? Dans ce cas, il serait facile d'imposer des sanctions car les faits sont là, clairs, objectifs et mesurables.

Mais au–delà de la question du nombre de wagons, il y a d'autres aspects qui sont un peu plus subjectifs—disons que le train arrive à Vancouver avec deux jours de retard. À qui la faute? Y avait–il une tempête de neige quand le train a traversé les Rocheuses? Les wagons étaient–ils disponibles en temps opportun ou non? Ont–ils été chargés à temps? Est–on venu les chercher à temps? Y a–t–il eu d'autres événements fortuits qui ont empêché l'arrivée des wagons à tel endroit, à tel moment?

L'explication d'un tel retard donne lieu à toute une série d'excuses au moins semi–plausibles. C'est tout spécialement un problème si il n'y a pas eu d'objectifs de rendement fixés initialement.

Ce que j'aimerais qu'il se produise au cours de la prochaine année c'est que les sociétés ferroviaires soient invités à indiquer assez longtemps à l'avance quels sont les objectifs et les points de repère nécessaires, et qu'elles produisent, dès maintenant,

[*Text*]

for how they expect to perform. Obviously you have that business plan double–checked by the other players in the system, by the Wheat Board and by the grain companies and by the terminal operators and so forth, to have something as a kind of blueprint up front by which you can gauge whether performance is up to standard or not.

[*Translation*]

une sorte de plan d'exploitation pour la campagne 1994–1995, pour avoir une idée du rendement qu'elles escomptent obtenir. Évidemment, ce plan d'exploitation devra être contre–vérifié par d'autres intervenants, par la Commission canadienne du blé et par les sociétés céréalières, ainsi que par les exploitants de silos–élévateurs terminus et ainsi de suite, de manière à avoir à l'avance une sorte de plan, pour évaluer si le rendement est conforme aux normes ou non.

• 2005

The other difficulty we have with the issue of sanctions for the current year is that at the moment, and for the life of the WGTA since 1984, the regulation required to implement sanctions has never been enacted. That's one of the things we will be doing this summer—putting the regulation in place in case it's needed for the future.

On the issue of holdbacks, that can be done without regulation. The authority exists under the act to hold back a portion of the WGTA subsidy. But as far as sanctions are concerned, the necessary OC would be required.

In any event, I hear your point. I don't know if it's possible to sort out this situation retroactively and efficiently single out one element of the system that failed during that troubled six–month period more than any other element of the system. You might get into a situation where all of the various players simply hire a battery of lawyers and they argue for weeks on end about whose fault it was, although I don't rule it out.

I'm prepared to think about it this summer and see if there's a way that proper responsibility can be apportioned. I think we would be better to focus our energy on the coming crop year and making darn sure we've identified the accountability in advance.

The Chairman: The other recommendation I want to put a flag on is ending maximum terminal elevator tariffs to cover the increased costs of weekend unloading at ports. It's based on improving competition. My experience in terms of tariffs at elevators is that there's very seldom any real competition. They've all seem to have moved to the same levels in the competition point.

As I understand it, the grain companies, be they cooperative or private, depend for their profits on increased volumes. They're going to be working weekends; they're going to be increasing volumes and making profit. They're going to be making profits on the movement of that volume of product on the weekend. They're certainly going to be paying labour for it, but the intent is to increase their volume throughput as a whole in terms of working seven days instead of what they're working now.

I find that a strange recommendation. I think it has to be understood that the farmers are the one who are going to pay those increased elevator charges and, through the calculations of the grain companies, the labour costs as well.

Mr. Goodale: I understand your concern, Mr. Easter. Perhaps I could offer some information in response.

Notre autre problème, en ce qui concerne les sanctions pour l'année en cours, c'est qu'en ce moment–ci, et ce, pour toute la durée d'application de la LTGO depuis 1984, la réglementation requise pour imposer les sanctions n'a jamais été adoptée. C'est une des choses que nous ferons cet été—mettre la réglementation en place au cas où on en aurait besoin dans l'avenir.

Quant aux retenues, elles peuvent être effectuées sans règlement. Nous avons les autorisations nécessaires en vertu de la loi pour retenir une partie de la subvention prévue dans la LTGO. Mais dans le cas des sanctions, il faudra un décret.

Quoiqu'il en soit, je prends acte du point que vous soulevez. J'ignore s'il est possible de tirer cette affaire au clair rétroactivement et de repérer un élément du système en particulier qui n'a pas fonctionné au cours de cette problématique période de six mois. Ce qui pourrait arriver, c'est que les divers intervenants engagent tous, chacun de leur côté, une équipe d'avocats et qu'on discute pendant des semaines pour trouver à qui la faute doit être attribuée, bien que je n'écarte pas cette possibilité.

Je suis prêt à y repenser cet été et à voir s'il n'y a pas un moyen de partager les responsabilités. Je pense qu'il serait préférable d'axer nos énergies sur la prochaine campagne et de nous assurer de bien définir les responsabilités de chacun à l'avance.

Le président: L'autre recommandation sur laquelle j'aimerais attirer votre attention concerne l'abolition des plafonds de tarifs des silos–élévateurs terminus pour couvrir le coût accru des déchargements effectués la fin de semaine dans les ports. Cela est censé avoir pour but de susciter la concurrence. À ce que je sache, il n'y a jamais vraiment de concurrence en ce qui concerne les tarifs des silos–élévateurs. Ils semblent tous avoir opté pour niveler leur tarif.

Sauf erreur, les sociétés céréalières, qu'elles soient coopératives ou privées, voient leurs profits monter en fonction du volume. Elles vont travailler la fin de semaine. Elles vont augmenter leur volume et réaliser des profits. Elles vont le faire en faisant transporter leurs produits le week–end. Ça va certainement leur coûter plus cher en main–d'oeuvre, mais l'idée c'est d'augmenter le volume en travaillant sept jours par semaine au lieu de fonctionner comme elles le font actuellement.

Je trouve que c'est étrange comme recommandation. Ce qu'il faut comprendre, c'est que ce sont les céréaliculteurs qui vont payer les tarifs majorés des silos–élévateurs, ainsi que le coût accru de la main–d'oeuvre, qui leur sera transféré par les sociétés céréalières.

M. Goodale: Je comprends votre point de vue, monsieur Easter. Peut–être pourrais–je vous donner quelques éléments d'information en guise de réponse.

[*Texte*]

I think it's interesting that despite the fact there has been some weekend loading over the last month now, for which, depending on the day that is worked, it could be either time and a half or double time, the companies have indicated to me they do not yet anticipate the need for the increased tariffs for the balance of this crop year.

When they get a little bit more experienced with the actual bills they're incurring their view of that may change, but they have not yet indicated a desire for an immediate change in the tariffs. They have all suggested to me, I think unanimously thus far, that August 1 for the change in the tariff would be good enough. That perhaps indicates that while there is the general supposition that higher per unit labour costs on the weekend might require increased tariffs, that has not yet been proven. However, they would like the flexibility if that turns out to be the case, either in the short term or for the future.

• 2010

There will be two or three safeguards in the system. First, there will be the encouragement of competition among the terminal operators. If one of them really does get out of whack with their tariff charges, it is likely that business is going to end up going to a different terminal rather than to the one that puts their tariffs wildly out of line. I recognize that it is a limited degree of competition, but there is competition.

Second, most of the terminals at both Vancouver and Thunder Bay are farmer–owned cooperatives. That helps to relate the terminal situation back to the ownership of those terminals on the prairies, that farmers themselves own most of the facilities both at Thunder Bay and at Vancouver. That's another discipline on the system.

Finally, it is my plan to leave a residual authority with the Canadian Grain Commission to deal with situations that do get out of line. There may be various structures for that. It might be, for example, that the Grain Commission would be in a position to receive complaints. They would be able to investigate a complaint, and if they found it justified, the commission might have the authority to act on their own to fix it or they might be in a position to recommend to the government that a regulation be enacted to fix it.

I think it is important for the Grain Commission to have that residual authority to act as a watchdog and a bit of an ombudsman to receive complaints. If those complaints are found to be justified it would take action to correct them.

Mr. Marchand: First, I would like to come back to a remark that my hon. friend Mr. Collins made a little earlier regarding my criticism of the delay in reacting to backtracking.

My intent—I believe the minister understood this very well—was not to put into question his performance as a minister—quite the contrary, he has impressed me considerably since he has been there. As a matter of fact, I knew one of the finer ministers in the government—he's a Liberal as well—some years back, by the name of Big Gene Whelan. At the pace he sets up committees to resolve problems, I think probably Mr. Goodale might become known as a better minister than Mr. Whelan.

[*Traduction*]

Je pense qu'il est intéressant de constater que, même si une partie des chargements a été effectuée le week–end au cours du dernier mois, et qu'il a fallu payer un tarif majoré à temps et demi ou à temps double, selon le jour de la semaine où a eu lieu le chargement, les sociétés céréalières m'ont fait savoir qu'elles ne prévoient pas avoir besoin d'augmenter les tarifs pour le reste de la présente campagne.

Quand elles auront une idée un peu plus précise des factures qu'elles devront payer, elles changeront peut–être d'idée, mais elles n'ont pas encore manifesté le souhait de modifier immédiatement les tarifs. Elles m'ont toutes fait savoir, je pense, à l'unanimité, qu'elles trouveraient acceptable que les tarifs soient modifiés à compter du 1er août. Cela nous indique que cette augmentation des tarifs qui aurait dû être provoquée par le coût plus élevé de la main–d'oeuvre pendant les week–ends ne va peut–être pas forcément être appliquée. Cependant, ils aimeraient avoir cette souplesse au cas où, à court terme ou pour plus tard.

Il y aura deux ou trois garde–fous dans le système. Premièrement, nous encouragerons la concurrence entre les exploitants de silo–élévateurs terminus. Si l'un d'eux augmente vraiment exagérément ses tarifs, il est plus que vraisemblable qu'il perdra ses clients au bénéfice d'un autre exploitant plus raisonnable. Le degré de concurrence est limité, je le reconnais, mais il existe.

Deuxièmement, la majorité des silo–élévateurs de Vancouver et de Thunder Bay sont la propriété de coopératives d'agriculteurs. Savoir que les agriculteurs sont eux–mêmes les propriétaires de la majorité des installations à Thunder Bay et à Vancouver relativise la situation dans les Prairies. C'est un autre moyen de contrôle exercé sur le système.

Enfin, j'ai l'intention de laisser un pouvoir résiduel à la Commission canadienne du grain pour régler ce genre de problèmes. Il y a plusieurs possibilités. Par exemple, la Commission du grain pourrait être autorisée à recevoir des plaintes. Elle pourrait être autorisée à faire enquête et en cas de justification de la plainte, elle pourrait être autorisée à agir pour régler elle–même le problème ou à recommander au gouvernement d'intervenir par règlement.

Je crois qu'il est important que la Commission du grain ait un pouvoir résiduel de supervision et d'intervention en recevant ces plaintes. Si elles sont justifiées, elle aurait le pouvoir de prendre les mesures nécessaires.

M. Marchand: J'aimerais commencer par revenir sur une remarque faite par mon honorable ami, M. Collins, tout à l'heure au sujet de mes critiques vis–à–vis des lenteurs de l'administration concernant les retours en arrière.

Mon intention—je crois que le ministre l'a très bien compris—n'était pas de mettre en cause sa performance—bien au contraire; depuis son entrée en fonctions, il n'a cessé de m'impressionner. J'ai connu un des meilleurs ministres du gouvernement—c'était aussi un Libéral—il y a quelques années, le grand Gene Whelan. À l'allure à laquelle il crée des comités pour résoudre les problèmes, je crois que M. Goodale a des chances de laisser encore de meilleurs souvenirs que M. Whelan.

[*Text*]

It certainly was not my intent to put into question the quality of work of the present Minister of Agriculture and Agri-Food. My intent, then, was quite obviously to indicate that the system itself—the transportation of grain—seems to be obviously lacking in quality and that backtracking was symptomatic of that. It was a huge problem, an obvious sore, and a disease. There was misuse and abuse of the system and no one seemed to be there reacting to it.

Now, there is a bureaucracy and there are agencies. There is a whole number of players. They just didn't react. That's what I am saying. That's the same problem that existed 20 years ago when I worked for the Minister of Agriculture. It was the same problem. Eugene Whelan was there trying to resolve it. It was the same problem. As I mentioned in the House today, it is not since yesterday and it is not due to the Mississippi flood. It is very obviously a problem of the system itself that seems not to have adjusted to Canadian needs, for reasons unknown.

When I saw the GTA come to the subcommittee, I was certainly not impressed by their performance. Not only were they arrogant in their remarks, but, by golly, they didn't really have up-to-date statistics at all. They were referring in some questions to statistics that dated back two or three years. I don't think they could even give us the number of cars there were in circulation for grain transportation—and this is the Grain Transportation Agency.

• 2015

There are a lot of players in the system, and it's certainly huge, but this is a very important industry for Canada. To me, it's shocking. I was so shocked that it was as though I was hit by a bus when I saw this crisis still on the prairies. After 20 years of dealing with it, it wasn't resolved, wasn't improved. No doubt there are small improvements somewhere along the line, but overall it's certainly lacking.

That, Mr. Collins, was what I was trying to—

The Chairman: Do you have a question?

Mr. Marchand: Coming back to my question, of course this crisis has had negative effects domestically. In the west certainly, farmers did not benefit in any way, and a lot of money was wasted or lost.

The problem of course also existed in Quebec. In Quebec the supply of feed grains was quite seriously decreased. There were a whole number of groups, such as the Coopérative fédérée, who at one point had ordered 800 cars but received only 200. For example, dealers in Joliette, Quebec, who were expecting 30 cars got only 2, and they're on the edge of bankruptcy. The price of feed grains went up and of course affected the whole food chain and the agricultural sector.

If we had a good system, would there not be some concern for domestic needs above and beyond export needs, Mr. Minister? For example, is there anything anywhere at all that looks to taking care of domestic needs in times of crisis or shortage, as in this case?

[*Translation*]

Il n'était certes pas dans mon intention de mettre en doute la qualité du travail de l'actuel ministre de l'Agriculture et de l'agro-alimentaire. Je voulais mettre en évidence les déficiences du système lui-même, du système de transport des grains, et démontrer que cette pratique des retours en arrière en était un des symptômes. C'est un problème énorme, une plaie évidente, une maladie. C'est un abus du système devant lequel personne ne semble réagir.

Or, il y a une bureaucratie et il y a des agences. Il y a toute une série d'acteurs. Ils n'ont pas bougé. C'est tout ce que je voulais dire. Ce même problème existait déjà il y a 20 ans quand je travaillais pour le ministre de l'Agriculture. C'était le même problème. Eugene Whelan a essayé de le résoudre. C'était le même problème. Comme je l'ai dit à la Chambre aujourd'hui, ce problème ne date pas d'hier et ce n'est pas la conséquence des inondations au Mississipi. Il est évident que c'est un problème inhérent au système lui-même qui ne semble pas s'être adapté aux besoins canadiens pour des raisons inconnues.

La prestation des représentants de l'Office du transport du grain devant notre sous-comité ne m'a pas impressionné. Non seulement ils se sont montrés arrogants dans leurs remarques mais par-dessus le marché, ils n'avaient même pas les derniers chiffres. Pour répondre à certaines questions, ils nous ont même sorti des chiffres qui dataient de deux ou trois ans. Ils n'auraient même pas pu, je crois, nous donner le nombre de wagons disponibles pour le transport du grain—et c'est l'Office de transport du grain.

Il y a énormément de joueurs impliqués dans ce système, et c'est un système énorme, mais c'est une industrie très importante pour le Canada. Je trouve cela choquant. Cela m'a tellement choqué que j'ai eu l'impression d'être renversé par un autobus quand j'ai entendu dire que le problème était toujours le même dans les Prairies. Vingt ans après, il n'y avait toujours pas de solution, aucune amélioration. Bien sûr, il y a eu quelques petites améliorations ici ou là mais globalement, le problème reste toujours le même.

Monsieur Collins, c'est ce que j'essayais de dire. . .

Le président: Vous avez une question?

M. Marchand: Pour revenir à ma question, il est certain que cette crise a eu des conséquences négatives sur le plan national. Dans l'Ouest, il est certain que les agriculteurs en ont beaucoup pâti et que beaucoup d'argent a été gaspillé ou perdu.

Bien entendu, le problème existait aussi au Québec. Au Québec, il y a eu une dangereuse réduction de l'approvisionnement en grains de provende. Il y a eu toute une série de groupes, comme la Coopérative fédérée qui, à un moment donné, a commandé 800 wagons mais n'en a eu que 200. Par exemple, des négociants de Joliette, au Québec, qui espéraient 30 wagons n'en ont eu que deux et ils frisent la faillite. Le prix des grains de provende a augmenté et, bien entendu, cela a affecté l'ensemble de la chaîne alimentaire et du secteur agricole.

Si nous avions un bon système, ne donnerions-nous pas la priorité aux besoins intérieurs sur les exportations, monsieur le ministre? Par exemple, existe-t-il un mécanisme quelconque pour prendre en compte les besoins intérieurs en temps de crise ou de pénurie?

[*Texte*]

Mr. Goodale: We have to look at the total system and achieve the maximum performance we can for all the players in it. While the domestic market is relatively small compared to the export market, it's still a very important one.

I mentioned to you earlier that our 1994 exports are up compared to a year ago at this date—up just a little bit, but up nonetheless—from about 20 million tonnes to 21 million tonnes. Hopefully, by the time we get to the end of the crop year we'll find that the full figures for the full crop year will be up as well so that, despite this difficulty we've had, we will be able to see a volume improvement, even a little one.

Domestic disappearance this year has also increased, from about 5.9 million tonnes last year to 8.1 million tonnes during the current year, comparing date to date.

When you look at that volume, obviously the export volume is much larger, but that domestic market is still exceedingly important to the country. We have to have a system in which we don't have to make a choice between servicing one or the other but can in fact service both, on time and in the most cost–effective manner possible.

That of course raises some interesting questions, such as do we need to have all the time in the system, flat out, 31,000 hopper cars? That's basically what we're approaching today—the working grain fleet for CP Rail as of the beginning of June is 14,180 cars, and for CN Rail 16,277 cars, for a total at the moment of 30,457 cars.

• 2020

Now, that's a big improvement over where we were in February. But do we need 30,000 or 31,000 cars in the fleet all the time? What is your cost of having some excess capacity in the fleet to act as a cushion—which you may not use all the time, but you've got a little bit of extra capacity sitting there—compared to the cost of having them sit? That's one of the interesting judgment calls that people in the system are going to have to make as we work our way through these initiatives in the weeks immediately ahead.

What's your surge capacity? Is it good enough to say we don't need surge capacity in Canada because we can always lease the cars from the U.S. when and if we need them? Well, we found out last year that's not necessarily so, especially when there's a big flood going on. But maybe there's some requirement for having the existing lease periods extended or having some options attached to them. There are a bunch of permutations and combinations here. That's what I will be working out with the industry as we try to get to the optimum situation.

I want a system that can service both markets, that can move grain into export efficiently, and can service the domestic market efficiently at the same time.

The Chairman: You've used up all of your time, J–P.

Mr. Marchand: I'm sure the minister is quite willing to spend a little more time. We rarely have the opportunity to speak to—

The Chairman: I know the minister didn't have time for supper, and we want him to have enough energy to be able to implement these recommendations.

[*Traduction*]

M. Goodale: Il faut tenir compte de l'ensemble du système et essayer d'offrir le maximum à tout le monde. Bien que le marché intérieur soit relativement minime par rapport au marché des exportations, il reste toujours très important.

Je vous ai dit tout à l'heure que nos exportations pour 1994 étaient à la hausse par rapport à l'année dernière à la même date—un tout petit peu à la hausse, mais à la hausse quand même—21 millions de tonnes par rapport à 20 millions de tonnes. Il est à espérer que d'ici la fin de la campagne agricole, cette hausse se maintiendra malgré nos difficultés et qu'il y aura une amélioration quantitative, même minime.

Sur le plan intérieur, il y a eu aussi augmentation puisque nous sommes passés de 5,9 millions de tonnes l'année dernière à 8,1 millions de tonnes cette année, à la même date.

Quand on considère ce volume, il est évident que celui des exportations est beaucoup plus important, mais le marché intérieur reste d'une importance extrême pour le pays. Nous avons un système qui ne nous oblige pas à faire un choix entre le marché intérieur et le marché des exportations mais qui, en fait, sert les deux, dans les délais et de la manière la plus rentable possible.

Bien entendu, cela pose certaines questions intéressantes, comme par exemple la nécessité d'avoir en permanence à notre disposition 31 000 wagons couverts. C'est à peu près le niveau auquel nous arrivons maintenant: le parc opérationnel de CP, au début du mois, comptait 14 180 wagons, et celui du CN 16 277 wagons, pour un total de 30 457.

C'est une énorme amélioration par rapport à février. Mais est–il bien nécessaire d'avoir 30 000 ou 31 000 wagons tout le temps? Combien en coûte–t–il de maintenir cette capacité excédentaire, cette assurance, qu'on n'utilisera peut–être pas tout le temps, mais qui reste là, en attente, au cas où? C'est l'une des décisions difficiles que les gens devront prendre, alors qu'on examinera ces diverses initiatives au cours des semaines à venir.

Quelle est votre capacité pour les périodes de pointe? Peut–on se permettre de dire qu'il n'est pas nécessaire d'avoir une capacité excédentaire au Canada, puisqu'on peut toujours louer des wagons aux États–Unis, si nécessaire? Nous avons pu constater l'an dernier que ce n'est pas toujours le cas, surtout en pleine inondation. Mais peut–être faudrait–il prolonger les baux ou y ajouter des options. Il y a toutes sortes de combinaisons et de possibilités envisageables. C'est la raison pour laquelle nous essayons de trouver avec l'industrie la meilleure solution possible.

Je veux un système qui puisse desservir les deux marchés, qui puisse à la fois transporter efficacement le grain destiné à l'exportation et le grain destiné au marché interne.

Le président: Votre temps est écoulé, Jean–Paul.

M. Marchand: Je suis sûr que le ministre est prêt à nous consacrer un peu plus de temps. Nous avons rarement l'occasion de parler à. . .

Le président: Je sais que le ministre n'a pas eu le temps de dîner, et nous voulons nous assurer qu'il aura suffisamment d'énergie pour mettre en oeuvre ces recommandations.

[*Text*]

Mr. Collins.

Mr. Collins: Mr. Chairman, it's too bad my colleague opposite took half an hour to make his observation and three minutes to get his question done. That was his problem.

I do want to commend the minister, and let's not forget that his parliamentary secretary puts in a hell of a lot of time and I think it should be noted that collectively they do very well for us in Agriculture. I want to commend the committee. I think the subcommittee that had to call these witnesses got together and, I think, in a very, very efficient and quick manner summarized what they felt were at least some of the inequities at this point in time.

My concern is this. I think it should be noted—and I have no question about the increase—that over a period of time the handlers at the port have gone from $10.72 to $21.10 an hour. That's an increase of about 95%. At the same time it has been indicated that the price of wheat went from $222.12 per tonne to $156.82. That's a decrease of 29%. My concern is that as we come to grapple with all of these problems, I think it's important that both ends of the spectrum realize what the impact is on the other.

I know that as Jake goes back to his farm he and other farmers are saying, fine, I don't begrudge the fellow at the one end getting fair pay for efficient service and good work. But what he did ask, and what I think we're all asking, is this: are we going to see the same kind of rise in the product produced, which is the top–quality product in the world, and yet see the bottom of the basket?

I don't know how, Mr. Minister, you're going to grapple with it but that is a reality. How are we going to be able to get that into the system?

Mr. Goodale: I don't have a magical solution for the issue you raise, Mr. Collins, but I think the point is well taken that all of these various issues, some of which seem from time to time to be moving in completely opposite directions, have to be drawn together in some kind of rational way. The thing I like about the exercise we've been involved in since May 16 is how willing the players are, from all of the different perspectives, to come to the table and participate.

In fact, today in a discussion I had with the original group that got together on May 16, the suggestion was made that the labour representation around the table was not comprehensive enough, and that additional labour representatives ought to be invited to participate in the discussion and be part of the give and take, the understanding, and the solution–building process. That suggestion came from one of the union leaders, who said this would be a helpful thing. I think it would be.

Just to carry the analogy a bit further, I think it would be also helpful for the players around the table to be exposed to the ultimate purchaser. It's one thing for me to report what our purchasers told me when I was in Beijing or Seoul or Kyoto; it's another thing when the purchaser is sitting right there and telling you himself. It is a very powerful message.

I think we have to find a way through this consultative exercise to bring all of these pieces together, because they are all interdependent, and their successful functioning together is critical to each one of the various component parts. That really

[*Translation*]

Monsieur Collins.

M. Collins: Monsieur le président, il est dommage que mon collègue d'en face ait mis une demi–heure à faire ses observations et trois minutes à poser sa question. C'est son problème.

Je tiens à féliciter le ministre, sans oublier son secrétaire parlementaire, qui travaille très fort; ensemble, ils font un excellent travail à l'Agriculture. Je tiens à féliciter le comité et le sous–comité qui, je crois, a dressé la liste des témoins et qui, avec beaucoup d'efficacité et de rapidité, a résumé au moins quelques–unes des inéquités apparentes.

Voici ce qui me préoccupe. Il me semble qu'il faut signaler—et je ne remets pas l'augmentation en question—les manutentionnaires qui travaillent au port sont progressivement passés de 10,72$ à 21,10$ de l'heure. Cela représente une augmentation d'environ 95 p. 100. Pendant la même période, le prix du blé est passé de 222,12$ la tonne à 156,82$, soit une baisse de 29 p. 100. Tandis que nous cherchons une solution à ces problèmes, il me paraît important que, des deux côtés, l'on se rende compte de l'incidence réciproque.

Je sais que lorsque Jake retourne dans sa ferme, comme d'autres agriculteurs, il se dit qu'il n'en veut pas au travailleur qui reçoit un salaire équitable pour un service efficace et un bon travail. Mais il se demande, comme nous nous le demandons tous, je pense: allons–nous voir le même type d'augmentation dans le prix d'un produit qui est le meilleur au monde, sans pour autant rien en tirer?

Monsieur le ministre, je ne sais pas comment vous allez faire, mais c'est un fait. Comment allons–nous pouvoir inclure ça dans le système?

M. Goodale: Monsieur Collins, je n'ai aucune solution magique à proposer au problème que vous soulevez, mais vous avez tout à fait raison de dire qu'il va falloir concilier tous ces divers éléments qui parfois sont en contradiction totale. Ce que j'apprécie dans ces discussions en cours depuis le 16 mai, c'est la bonne volonté des protagonistes de tous les secteurs à négocier et à participer.

• 2025

De fait, aujourd'hui même, lors d'une discussion avec le groupe qui s'était réuni initialement le 16 mai, quelqu'un a fait remarquer que les syndicats n'étaient pas suffisamment représentés, et qu'il faudrait inviter d'autres syndicalistes à participer à la discussion, à l'élaboration du compromis et à la recherche d'une solution. Cette suggestion a été faite par un des dirigeants syndicaux, qui trouvait que ce serait utile. Je suis de son avis.

J'irais même plus loin, en disant qu'il serait utile que les participants à cette discussion aient l'occasion de rencontrer les acheteurs. Car c'est une chose si je leur rapporte ce que m'ont dit nos clients à Beijing, Séoul ou Kyoto, et c'en est une autre de les avoir en face de soi et de les entendre directement. Le message est très fort.

Il nous faut trouver le moyen, dans le cadre de ces consultations, de rassembler tous ces éléments, car tout est lié, et il est essentiel au bon fonctionnement de chacune des composantes que tous les éléments s'harmonisent. Et le but des

[*Texte*]

is the point of this exercise that I'm now engaged in for the next 12 to 18 months, pulling all of these threads together and and working very hard toward this objective, hoping at the end of the day we can identify more common cause that pulls us together than disparate threads that would pull us apart. I think we can achieve that.

So far the attitude has been very, very good, and I take this opportunity to say that to all of the players who have been around the table in these discussions. They have been extraordinarily constructive, and I hope that will continue.

Mr. Hoeppner: There are a few little concerns I want to express. I do agree with a lot of people. Sometimes I don't agree, and I want to explain a little bit why I'm a little harsh on farm organizations sometimes. We've seen during the subcommittee meetings when we questioned the GTA, or pools or United Grain Growers, that these people seem to become more lobby groups than being concerned about the farmers. I think it showed, when the car shortage developed, how they were lobbying to get their amount of cars. I get very many complaints that farmers are not represented properly on committees, and I must give credit to this committee and the subcommittee in that politics has not entered into the issue. It was honest desire. I think farmers can really appreciate that they got good representation on this agriculture committee and on the subcommittee. I think that has also happened on the transport committee, and I want to congratulate all the members for that.

But we want to be sure that we address the problem, that we don't become lobby groups, and the area I have a concern over is on one of the provisions where it says:

> provision to allow shippers to bring private cars into the general fleet in future years, under certain conditions, if the railways fail to provide sufficient rolling–stock.

There are so many conditions. What are they going to be? How can we judge it? When can we give recommendations to you, Mr. Minister, that things are going awry? Are we, as a committee, going to get any input into the legislation that you are going to prepare for next fall? Will farmers get representation on that legislation before it's finalized and then we find out we have a whole bunch of problems again?

• 2030

These are my concerns. I appreciate the work you've done on this, because it has been good work.

Mr. Goodale: Thank you, Mr. Hoeppner. If I've heard one complaint in the past about my method of operation, it's not that I consult too little. It may be that I consult too much.

But I would certainly welcome all of the input I can get into the drafting of this legislation, and in a couple of cases the regulations, in order to ensure that, number one, we're doing the job and that, number two, we're doing it fairly, because

[*Traduction*]

consultations dans lesquelles je suis engagé pour les 12 ou 18 prochains mois, est justement de rassembler tous ces éléments, de faire tout notre possible pour atteindre cet objectif, dans l'espoir que nous trouverons davantage de points communs pour nous rapprocher que de différences pour nous séparer. Je crois que c'est possible.

Jusqu'ici, l'attitude est extrêmement positive, et je profite de cette occasion pour le dire à tous les participants à nos discussions. Celles–ci ont été extraordinairement positives, et j'espère que cela continuera.

M. Hoeppner: J'aimerais mentionner quelques petites inquiétudes. Je suis souvent d'accord avec ce que disent les gens. Mais, parfois je ne le suis pas, et je tiens à expliquer pourquoi il m'arrive d'être un peu dur à l'égard des organisations d'agriculteurs. Nous avons pu constater, lors des audiences du sous–comité, que l'Office du transport du grain, les syndicats du blé ou la United Grain Growers semblent davantage intéressés à faire des pressions qu'à défendre les agriculteurs. On a pu voir, lorsque la pénurie de wagons s'est déclarée, les pressions qu'ils exerçaient pour obtenir leur part. Je reçois de nombreuses plaintes d'agriculteurs qui ne se sentent pas représentés aux comités, et je dois féliciter celui–ci, ainsi que le sous–comité, d'avoir laissé de côté toutes questions politiques. Les motivations des membres sont des plus honnêtes. Je crois que les agriculteurs se rendent compte que leurs intérêts sont bien représentés au comité de l'agriculture et au sein du sous–comité, comme d'ailleurs aussi au comité des transports; je tiens à en féliciter tous les députés.

Mais nous voulons être sûrs de régler le problème, et ne pas devenir des groupes de pression; ce qui m'inquiète, c'est le paragraphe où l'on dit:

> Disposition en vue de permettre aux expéditeurs d'intégrer, sous certaines conditions, des wagons privés dans le parc général de wagons au cours des prochaines années si les sociétés ferroviaires ne peuvent fournir suffisamment de matériel roulant.

Il y a tant de conditions. Quelles seront–elles? Comment pourrons–nous juger? Quand, monsieur le ministre, pourrons–nous vous signaler que les choses tournent mal? En tant que comité, aurons–nous la possibilité de participer à l'élaboration de la loi à l'automne prochain? Les agriculteurs seront–ils représentés dans les consultations préalables, ou nous apercevrons–nous, encore une fois trop tard, que nous avons des tas de problèmes.

Ce sont là mes préoccupations. Je vous remercie de l'excellent travail que vous avez fait là–dessus.

M. Goodale: Je vous remercie, monsieur Hoeppner. Si on a pu se plaindre par le passé de mes méthodes, ce n'est certainement pas pour me reprocher de ne pas suffisamment consulter. On me reprocherait plutôt l'inverse.

Mais j'accepterais certainement avec plaisir toutes les suggestions qu'on pourra me faire concernant la rédaction du projet de loi et, dans certains cas, pour les règlements, afin de m'assurer, d'une part, que nous avons bien fait ce qu'il fallait

[*Text*]

some of these pieces of legislation and regulations will cut both ways in terms of how they impact on people. So I want to make sure it is effective, fair and, in the final analysis, has the broadest possible degree of support from all of those people who are going to have to depend on it.

So I will be anxious to seek advice as to how we can draft this legislation and do it in the best possible manner.

On your point about private cars, the whole point of the consultation this summer will be to give a clear definition about what circumstances justify the addition of private cars to the fleet on a non–chargeable basis. One of the reasons that issue came up this year is that nobody addressed that definition before, so everybody was kind of operating in the dark, wondering whether it was the right thing to do or the wrong thing to do—some people saw the addition of private cars as potentially blowing apart the concept of a common fleet—whether the addition of the private cars actually do more harm than good, and so forth.

Let me give you a practical example, directly relevant to Manitoba, where I think private cars might have been of some assistance, and that is in dealing with that fusarium–infected wheat in the province of Manitoba. There is clearly a geographic problem related to a plant disease of significant proportions, and obviously it was in Manitoba last year. That particular infected grain is probably going to gum up the system somewhere unless it is quickly removed and properly dealt with. I think there was an argument that could have justified the use of non–chargeable private cars for that purpose.

Now, I don't mean to prejudge what these consultations are going to produce over the course of the summer, but that strikes me as a practical illustration that responds, at least in part, to your point. There are no doubt others. But I think we need to get them written down on paper so that people will know in advance exactly what the conditions are that justify the addition of these cars to the fleet on that basis without doing violence to the common fleet principle.

Mr. Hoeppner: That's in the long term that we'll solve that problem.

There is another question I would quickly like to address, which I just became aware of in the last couple of days. As you know, a lot of farmers hedge on the Winnipeg Commodity Exchange. There seems to be a real problem now developing because of the trade or I don't know what. I talked to Mr. Siemens from the commodity exchange today to find out what the problem is.

Farmers cannot sell on the June futures to deliver. Somewhere there's friction and someone is trying to put pressure on or is manipulating the trade. I think they are going to look at it from different angles. But there is a problem now. If it continues and every time there is a situation farmers cannot do that, it gives them one less vehicle to hedge some other product.

It has been quite a concern for the last couple of days. Are the grain companies or exporters behind it? I don't know what the score is, but this is very seldom used. I know they had at least a five–or six–hour meeting of the members of the

[*Translation*]

et, d'autre part, que nous agissons avec équité, car certaines dispositions et certains règlements législatifs seront à double tranchant. Je veux donc m'assurer que nos dispositions seront efficaces, équitables et, finalement, qu'elles bénéficieront du plus grand appui possible auprès de ceux qui seront directement concernés.

Je vais donc certainement demander des conseils pour rédiger le projet de loi et le faire de la meilleure façon possible.

À propos des wagons privés, le but des consultations de cet été est justement de définir avec précision dans quelles circonstances il peut être justifié d'ajouter des wagons privés sans en facturer l'utilisation. Si la question est à l'ordre du jour cette année, c'est que personne n'y a répondu jusqu'ici, et par conséquent tout le monde avançait à tâtons, en se demandant ce qu'il fallait ou ne fallait pas faire—certains voyaient dans le recours aux wagons privés une menace au concept de l'homogénéité du parc—et si le recours aux wagons privés était une bonne ou une mauvaise chose, et ainsi de suite.

Permettez–moi de vous donner un exemple précis, qui concerne directement le Manitoba, où les wagons privés auraient pu être utiles pour résoudre le problème créé par le blé atteint du fusarium. C'est une maladie grave, qui frappe une région géographique, et l'an dernier c'était le Manitoba. Ce grain malade va probablement perturber le système à moins qu'on ne puisse l'éliminer rapidement. On aurait, dans ce cas–là, pu justifier l'utilisation de wagons privés sans facturation.

Mon intention n'est certainement pas de devancer les conclusions auxquelles on arrivera au cours de l'été, mais il me semble que c'est là une bonne illustration qui permet de répondre, du moins en partie, à votre question. Il y en a surement d'autres. L'important c'est de mettre tout cela par écrit, pour que les gens sachent d'avance exactement dans quelles conditions l'utilisation de ces wagons peut être justifiée, sans enfreindre le principe du parc homogène.

M. Hoeppner: Il faudra du temps pour régler ce problème.

J'aimerais maintenant aborder rapidement une autre question dont j'ai eu connaissance au cours de ces derniers jours. Comme vous le savez, beaucoup d'agriculteurs ont recours à des opérations de couverture sur le Winnipeg Commodity Exchange. Il semble qu'il y ait maintenant un problème grave dû au commerce international ou à quelqu'autre raison. J'en ai parlé aujourd'hui à M. Siemens, de la bourse des denrées, pour voir ce qu'il en est.

Les agriculteurs ne peuvent pas utiliser les contrats à terme de juin. Il semble y avoir un conflit, et quelqu'un essaye de faire des pressions ou de manipuler les opérations. On va examiner le problème sous différents angles. Mais il reste que nous avons actuellement un problème. Si cela continue, les agriculteurs auront un moyen de moins pour protéger leurs produits.

La situation est extrêmement préoccupante depuis quelques jours. Est–elle causée par les sociétés de grain ou les exportateurs? Je ne sais pas ce qu'il en est, mais il est très rare qu'on en arrive là. Je sais que les membres de la bourse se sont

[*Texte*]

commodity exchange trying to address it, and it is serious. The basis during the last week or month has increased tremendously so that the cash price to farmers now is not nearly what your futures price is.

[*Traduction*]

réunis pendant au moins cinq ou six heures pour essayer de trouver une solution, car le problème est grave. Au cours de la semaine ou du mois dernier, le prix de base a énormément augmenté, ce qui fait que le prix comptant payé aux agriculteurs est très inférieur au prix des contrats à terme.

• 2035

So there is a problem. It will have to be addressed, because the farmer's getting hit again.

Mr. Goodale: Mr. Hoeppner, that's a very recent development—

Mr. Hoeppner: Yes, I know. It has just—

Mr. Goodale: —about which we have very little information, but we'll make some inquiries and find out.

Mr. Hoeppner: As far as I've been informed, it has happened since Monday.

Mr. Steckle: In the essence of time, I'll use the preamble by my friend Mr. Marchand across the floor in leading into the GTA question. I think three members here tonight have expressed dissatisfaction with the attitude and the responses by the GTA to this committee.

Given that these people have a very bad attitude and that they were using antiquated numbers, 1991 figures, on which they were basing their determinations—it certainly wasn't adequate, it wasn't in tune with the times—are you prepared to deal with this and to do whatever has to be done to correct that, both attitude and personalities if need be?

Mr. Goodale: I got a bit of the flavour of these concerns from reading the joint letter that was sent by Mr. Comuzzi and Mr. Easter to Minister Young and myself. I now, from at least three and maybe four members of the committee, have heard firsthand on the record what is obviously a very high level of dissatisfaction by elected members. As far as I can tell, it cuts across all party lines. Accordingly, I will want to discuss this matter with Minister Young and other ministers who have a keen interest in grain subjects, such as my colleague Mr. Axworthy and others. We will try very hard to identify the exact nature of the problem and the most appropriate action to take.

When MPs from all parties, in what I take to be a very serious expression of opinion, express views such as the ones I've heard this evening, I have an obligation to look at that very seriously and to find out what the hell is wrong, and I will do that.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister. When you went through the list of people you talked to in terms of organizations, I might have missed it but I don't think you mentioned the Canadian Wheat Board Advisory Committee. If they were missed, I don't believe there's a more legitimate representative of the farmer in western Canada, in that they are elected in 11 districts and they meet monthly and they directly represent the producers in the Wheat Board area. So I ask you to consider that in the future.

Il y a donc un problème qu'il faudra résoudre, car les agriculteurs seront encore une fois touchés.

M. Goodale: Monsieur Hoeppner, ces évènements sont très récents. . .

M. Hoeppner: Oui, je le sais, mais. . .

M. Goodale: . . .et nous n'avons encore que très peu d'information, mais je ferais une enquête et je me renseignerai.

M. Hoeppner: À ma connaissance, cela se produit depuis lundi.

M. Steckle: Pour gagner du temps, je fais mien le préambule avec lequel mon ami d'en face, M. Marchand, a préfacé sa question concernant l'Office du transport du grain. Ce soir, je crois que trois députés ont exprimé leur mécontentement face à l'attitude et aux réponses des représentants de l'Office devant ce comité.

Vu l'attitude répréhensible de ces personnes, et vu qu'elles fondaient leur conclusion sur des chiffres dépassés, remontant à 1991—qui n'ont plus aucun rapport avec la situation actuelle—avez-vous l'intention de vous en occuper et de faire ce qu'il faut pour corriger cette attitude et, si nécessaire, remplacer ces personnes?

M. Goodale: J'ai pu me faire une idée de vos préoccupations en lisant la lettre que MM. Comuzzi et Easter ont ensemble adressée au ministre Young et à moi-même. Ce soir, au moins trois ou quatre membres du comité ont exprimé publiquement la vive insatisfaction des députés. Pour autant que je puisse en juger, c'est un sentiment partagé par tous les partis. Par conséquent, j'en parlerai au ministre Young et aux autres ministres qui s'intéressent de près à tout ce qui concerne le grain, comme mon collègue M. Axworthy, et d'autres également. Ensemble, nous ferons tout notre possible pour aller au fond du problème et prendre les mesures nécessaires.

Quand les députés de tous les partis expriment avec tant d'intensité des opinions comme celles que j'ai entendues ce soir, je me dois de les prendre au sérieux et d'aller voir ce qui se passe, et c'est ce que je ferai.

Le président: Je vous remercie, monsieur le ministre. Quand vous avez donné la liste des organismes que vous avez consultés, je ne crois pas avoir entendu le nom du Comité consultatif de la Commission canadienne du blé. Si vous les avez oubliés, permettez-moi de vous dire qu'il n'y a pas, à mon sens, de représentant plus légitime des agriculteurs de l'Ouest canadien, puisque les membres de ce comité sont élus dans 11 districts, qu'ils se réunissent mensuellement et qu'ils représentent directement les producteurs de la zone de la Commission canadienne du blé. Je vous demande donc de les inclure à l'avenir.

[*Text*]

With that, on behalf of the committee I certainly thank you, Mr. Minister, and the Minister of Transport as well, for your quick response to our committee recommendations. I thank you and the parliamentary secretary and your staff for coming tonight and having a fairly direct and informative exchange on where we might or might not be going.

Mr. Goodale: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: This meeting stands adjourned.

[*Translation*]

Sur ce, monsieur le ministre, je tiens à vous remercier au nom du comité, et à remercier également le ministre des Transports, d'avoir si rapidement donné réponse à nos recommandations. Je vous remercie, ainsi que le secrétaire parlementaire et vos collaborateurs, d'être venus ce soir pour participer à cette discussion franche et utile sur l'orientation à venir.

M. Goodale: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Le séance est levée.

MAIL POSTE
Canada Post Corporation/Société canadienne des postes
Postage paid / Port payé
Lettermail / Poste–lettre
8801320
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré–Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non–livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré–Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From Agriculture and Agri–Food Canada:

Lyle Vanclief, Parliamentary Secretary to the Minister of Agriculture and Agri–Food,

Dr. H. Bjarnason, Associate Deputy Minister;

H. Migie, Director General, Western Grain Transportation Reform, Policy Branch.

TÉMOINS

Du ministère de l'Agriculture et de l'Agro–alimentaire du Canada

Lyle Vanclief, secrétaire parlementaire au ministre de l'Agriculture et de l'Agro–alimentaire;

Dr H. Bjarnason, Sous–ministre associé;

H. Migie Directeur général, Programme de réforme pour le système de transport du grain de l'Ouest, Direction générale des politiques.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Government Publication

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 4 (Meetings Nos. 5 to 14)

Tuesday, April 25, 1995
Wednesday, April 26, 1995
Thursday, April 27, 1995
Thursday, April 27, 1995
Tuesday, May 2, 1995
Wednesday, May 3, 1995
Thursday, May 4, 1995
Tuesday, May 16, 1995
Wednesday, May 17, 1995

Chairperson: Wayne Easter

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 4 (Séances nºs 5 à 14)

Le mardi 25 avril 1995
Le mercredi 26 avril 1995
Le jeudi 27 avril 1995
Le jeudi 27 avril 1995
Le mardi 2 mai 1995
Le mercredi 3 mai 1995
Le jeudi 4 mai 1995
Le mardi 16 mai 1995
Le mercredi 17 mai 1995

Président: Wayne Easter

AUG 3 1 1995
University of Toronto

Minutes of Proceedings of the Sub–Committee on

Grain Transportation

of the Standing Committee on Agriculture and Agri–Food

Procès–verbaux du Sous–comité sur le

Transport du grain

du Comité permanent de l'agriculture et de l'agro–alimentaire

RESPECTING:

Pursuant to the Order adopted by the Committee on April 25, 1995, consideration of issues related to the elimination of the Western Grain Transportation Act, the Atlantic Region Freight Assistance Act, the Maritime Freight Rates Act and the Feed Freight Assistance Act

CONCERNANT:

Conformément à l'Ordre adopté par le Comité le 25 avril 1995, examen des questions relatives à l'élimination de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, la Loi sur les subventions au transport de marchandises de la région de l'Atlantique, la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et la Loi sur l'aide au transport des céréales fourragères.

APPEARING:

The Honourable Ralph Goodale,
Minister of Agriculture and Agri–Food

WITNESSES:

(See end of document)

COMPARAÎT:

L'honorable Ralph Goodale,
Ministre de l'Agriculture et de l'agroalimentaire

TÉMOINS:

(Voir fin du document)

First Session of the Thirty–fifth Parliament, 1994–95

Première session de la trente–cinquième législature, 1994–1995

SUB–COMMITTEE ON GRAIN TRANSPORTATION OF THE STANDING COMMITTEE ON AGRICULTURE AND AGRI–FOOD

Chairperson: Wayne Easter

Members

Jean–Guy Chrétien
Bernie Collins
Marlene Cowling
Jake E. Hoeppner

(Quorum 3)

Marc Toupin

Clerk of the Sub–Committee

SOUS–COMITÉ SUR LE TRANSPORT DU GRAIN DU COMITÉ PERMANENT DE L'AGRICULTURE ET DE L'AGRO–ALIMENTAIRE

Président: Wayne Easter

Membres

Jean–Guy Chrétien
Bernie Collins
Marlene Cowling
Jake E. Hoeppner

(Quorum 3)

Le greffier du Sous–comité

Marc Toupin

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

FRIDAY, MARCH 17, 1995
(Meeting No. 5)

[*Text*]

The Sub–Committee on Grain Transportation of the Standing Committee on Agriculture and Agri–Food met in camera at 9:00 o'clock a.m. this day, in Room 466, West Block, the Chairman, Wayne Easter, presiding.

Members of the Committee present: Marlene Cowling, Wayne Easter, Allan Kerpan.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Sonya Dakers, Research Coordinator.

The Committee discussed its future business.

It was agreed,—"That the Minister of Agriculture and Agri–Food as well as the Minister of Transport and/or their officials be invited to appear before the Committee as soon as possible".

At 10:00 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, APRIL 25, 1995
(Meeting No. 6)

The Sub–Committee on Grain Transportation of the Standing Committee on Agriculture and Agri–Food met at 3:40 o'clock p.m. this day, in Room 307, West Block, the Chairman, Wayne Easter, presiding.

Members of the Committee present: Bernie Collins, Marlene Cowling, Wayne Easter, Allan Kerpan.

Acting Member present: Maurice Bernier for Jean–Guy Chrétien.

Other Members present: Vic Althouse, Jake E. Hoeppner, Glen McKinnon, Len Taylor.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Sonya Dakers, Research Coordinator and Jean–Denis Fréchette, Research Officer.

Appearing: The Honourable Ralph Goodale, Minister of Agriculture and Agri–Food.

Witness: From Agriculture and Agri–Food Canada: Howard Migie, Director General, Western Grain Transportation Review.

Pursuant to the Order adopted by the Committee on April 25, 1995, consideration of issues related to the elimination of the Western Grain Transportation Act, the Atlantic Region Freight Assistance Act, the Maritime Freight Rates Act and the Feed Freight Assistance Act.

The Minister made a statement and answered questions.

At 5:35 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS–VERBAUX

LE VENDREDI 17 MARS 1995
(Séance nº 5)

[*Traduction*]

Le Sous–comité sur le transport du grain du Comité permanent de l'agriculture et de l'agro–alimentaire, tient une séance à huis clos à 9 heures dans la salle 466 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Wayne Easter (*président*).

Membres du Sous–comité présents: Marlene Cowling, Wayne Easter et Allan Kerpan.

Aussi présente: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: Sonya Dakers, coordonnatrice de recherche.

Le Sous–comité examine ses travaux à venir.

Il est convenu,—«Que le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, de même que le ministre des Transports et (ou) ses collaborateurs, soient invités à comparaître devant le Sous–comité le plus tôt possible».

À 10 heures, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 25 AVRIL 1995
(Séance nº 6)

Le Sous–comité sur le transport du grain du Comité permanent de l'agriculture et de l'agro–alimentaire, se réunit à 15 h 40 dans la salle 307 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Wayne Easter (*président*).

Membres du Sous–comité présents: Bernie Collins, Marlene Cowling, Wayne Easter et Allan Kerpan.

Membre suppléant présent: Maurice Bernier pour Jean–Guy Chrétien.

Autres députés présents: Vic Althouse, Jake E. Hoeppner, Glen McKinnon, Len Taylor.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: Sonya Dakers, coordonnatrice de recherche, et Jean–Denis Fréchette, attaché de recherche.

Comparaît: L'honorable Ralph Goodale, ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire.

Témoin: De Agriculture et Agroalimentaire Canada: Howard Migie, directeur général, Programme de réforme pour le système de transport.

Conformément à l'ordre de renvoi que le Comité a adopté le 25 avril 1995, le Sous–comité étudie les questions portant sur la suppression de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et la Loi sur l'aide au transport des céréales fourragères.

Le ministre fait une déclaration et répond aux questions.

À 17 h 35, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

WEDNESDAY, APRIL 26, 1995
(Meeting No. 7)

The Sub–Committee on Grain Transportation of the Standing Committee on Agriculture and Agri–Food met at 4:20 o'clock p.m. this day, in Room 237–C, Centre Block, the Chairman, Wayne Easter, presiding.

Members of the Committee present: Jean–Guy Chrétien, Bernie Collins, Marlene Cowling, Wayne Easter, Allan Kerpan.

Other Member present: Len Taylor.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Sonya Dakers, Research Coordinator and June Dewetering, Research Officer.

Witness: From the National Farmers' Union: N. Wiebe, President.

Pursuant to the Order adopted by the Committee on April 25, 1995, consideration of issues related to the elimination of the Western Grain Transportation Act, the Atlantic Region Freight Assistance Act, the Maritime Freight Rates Act and the Feed Freight Assistance Act.

N. Wiebe made a statement and answered questions.

At 5:25 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

THURSDAY, APRIL 27, 1995
(Meeting No. 8)

The Sub–Committee on Grain Transportation of the Standing Committee on Agriculture and Agri–Food met at 9:45 o'clock a.m. this day, in Room 371, West Block, the Chairman, Wayne Easter, presiding.

Members of the Committee present: Jean–Guy Chrétien, Bernie Collins, Marlene Cowling, Wayne Easter.

Other Member present: Len Taylor.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Sonya Dakers, Research Coordinator and Jean–Denis Fréchette, Research Officer.

Witnesses: From Transport Canada: Nick Mulder, Deputy Minister; John Dobson, Policy Advisor, Freight Policy and Programs. *From the Grain Transportation Agency:* Bruce McFadden, Executive Director, Operations.

Pursuant to the Order adopted by the Committee on April 25, 1995, consideration of issues related to the elimination of the Western Grain Transportation Act, the Atlantic Region Freight Assistance Act, the Maritime Freight Rates Act and the Feed Freight Assistance Act.

Nick Mulder made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 11:00 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

LE MERCREDI 26 AVRIL 1995
(Séance nº 7)

Le Sous–comité sur le transport du grain du Comité permanent de l'agriculture et de l'agro–alimentaire se réunit à 16 h 20 dans la salle 237–C de l'édifice du Centre, sous la présidence de Wayne Easter (*président*).

Membres du Sous–comité présents: Jean–Guy Chrétien, Bernie Collins, Marlene Cowling, Wayne Easter et Allan Kerpan.

Autre député présent: Len Taylor.

Aussi présentes: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: Sonya Dakers, coordonnatrice de recherche, et June Dewetering, attachée de recherche.

Témoin: Du Syndicat national des cultivateurs: N. Wiebe, présidente.

Conformément à l'ordre de renvoi que le Comité a adopté le 25 avril 1995, le Sous–comité étudie les questions portant sur la suppression de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et la Loi sur l'aide au transport des céréales fourragères.

N. Wiebe fait une déclaration et répond aux questions.

À 17 h 25, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE JEUDI 27 AVRIL 1995
(Séance nº 8)

Le Sous–comité sur le transport du grain du Comité permanent de l'agriculture et de l'agro–alimentaire se réunit à 9 h 45 dans la salle 371 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Wayne Easter (*président*).

Membres du Sous–comité présents: Jean–Guy Chrétien, Bernie Collins, Marlene Cowling et Wayne Easter.

Autre député présent: Len Taylor.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: Sonya Dakers, coordonnatrice de recherche, et Jean–Denis Fréchette, attaché de recherche.

Témoins: De Transports Canada: Nick Mulder, sous–ministre; John Dobson, conseiller de direction, Politique et programmes de transport. *De l'Office de transport du grain:* Bruce McFadden, directeur exécutif, Opérations.

Conformément à l'ordre de renvoi que le Comité a adopté le 25 avril 1995, le Sous–comité étudie les questions portant sur la suppression de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et la Loi sur l'aide au transport des céréales fourragères.

Nick Mulder fait une déclaration et, avec les autres témoins, répond aux questions.

À 11 heures, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

THURSDAY, APRIL 27, 1995
(Meeting No. 9)

The Sub–Committee on Grain Transportation of the Standing Committee on Agriculture and Agri–Food met at 11:15 o'clock a.m. this day, in Room 208, West Block, the Chairman, Wayne Easter, presiding.

Members of the Committee present: Jean–Guy Chrétien, Bernie Collins, Marlene Cowling, Wayne Easter.

Other Member present: Len Taylor.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Sonya Dakers, Research Coordinator and Jean–Denis Fréchette, Research Officer.

Witnesses: From Prairie Pools Inc.: Ray Howe, Chairman; Alex Graham, President, Alberta Wheat Pool; Leroy Larsen, President, Saskatchewan Wheat Pool; Charlie Swanson, President, Manitoba Wheat Pool.

Pursuant to the Order adopted by the Committee on April 25, 1995, consideration of issues related to the elimination of the Western Grain Transportation Act, the Atlantic Region Freight Assistance Act, the Maritime Freight Rates Act and the Feed Freight Assistance Act.

Ray Howe made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 1:05 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, MAY 2, 1995
(Meeting No. 10)

The Sub–Committee on Grain Transportation of the Standing Committee on Agriculture and Agri–Food met at 3:45 o'clock p.m., this day, in Room 307, West Block, the Chairman, Wayne Easter, presiding.

Members of the Committee present: Jean–Guy Chrétien, Bernie Collins, Marlene Cowling, Wayne Easter.

Associate Member present: Jake Hoeppner.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Sonya Dakers, Research Coordinator and June Dewetering, Research Officer.

Witnesses: From the Canadian Federation of Agriculture: Jack Wilkinson, President; Sally Rutherford, Executive Director; Yves Leduc, Policy Analyst. *From the Central Western Railway:* Thomas Payne, President and Chief Operating Officer; Daniel Moe, Chairman, Producers Advisory Board to Central Western Railway.

Pursuant to the Order adopted by the Committee on April 25, 1995, consideration of issues related to the elimination of the Western Grain Transportation Act, the Atlantic Region Freight Assistance Act, the Maritime Freight Rates Act and the Feed Freight Assistance Act.

Jack Wilkinson made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

LE JEUDI 27 AVRIL 1995
(Séance nº 9)

Le Sous–comité sur le transport du grain du Comité permanent de l'agriculture et de l'agro–alimentaire se réunit à 11 h 15 dans la salle 208 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Wayne Easter (*président*).

Membres du Sous–comité présents: Jean–Guy Chrétien, Bernie Collins, Marlene Cowling et Wayne Easter.

Autre député présent: Len Taylor.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: Sonya Dakers, coordonnatrice de recherche, et Jean–Denis Fréchette, attaché de recherche.

Témoins: Des Syndicats de blé des Prairies: Ray Howe, président; Alex Graham, président, Syndicat de blé de l'Alberta; Leroy Larsen, président, Syndicat de blé de la Saskatchewan; Charlie Swanson, président, Syndicat de blé du Manitoba.

Conformément à l'ordre de renvoi que le Comité a adopté le 25 avril 1995, le Sous–comité étudie les questions portant sur la suppression de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et la Loi sur l'aide au transport des céréales fourragères.

Ray Howe fait une déclaration et, avec les autres témoins, répond aux questions.

À 13 h 05, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 2 MAI 1995
(Séance nº 10)

Le Sous–comité sur le transport du grain du Comité permanent de l'agriculture et de l'agro–alimentaire se réunit à 15 h 45 dans la salle 307 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Wayne Easter (*président*).

Membres du Sous–comité présents: Jean–Guy Chrétien, Bernie Collins, Marlene Cowling et Wayne Easter.

Membre associé présent: Jake Hoeppner.

Aussi présentes: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: Sonya Dakers, coordonnatrice de recherche, et June Dewetering, attachée de recherche.

Témoins: De la Fédération canadienne de l'agriculture: Jack Wilkinson, président; Sally Rutherford, directrice générale; Yves Leduc, analyste politique. *Du «Central Western Railway»:* Thomas Payne, président et directeur général des opérations; Daniel Moe, président, Conseil consultatif des producteurs au «Central Western Railway».

Conformément à l'ordre de renvoi que le Comité a adopté le 25 avril 1995, le Sous–comité étudie les questions portant sur la suppression de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et la Loi sur l'aide au transport des céréales fourragères.

Jack Wilkinson fait une déclaration et, avec les autres témoins, répond aux questions.

Thomas Payne and Daniel Moe made statements and answered questions.

At 5:30 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

WEDNESDAY, MAY 3, 1995
(Meeting No. 11)

The Sub–Committee on Grain Transportation of the Standing Committee on Agriculture and Agri–Food met at 5:05 o'clock p.m. this day, in Room 705, La Promenade, the Chairman, Wayne Easter, presiding.

Members of the Committee present: Marlene Cowling, Wayne Easter, Jake Hoeppner.

Acting Member present: Réjean Lefebvre for Jean–Guy Chrétien.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Sonya Dakers, Research Coordinator.

Witnesses: From the Canadian Wheat Board: Lorne Hehn, Chief Commissioner; Harvey Brooks, Head, Corporate Policy Group.

Pursuant to the Order adopted by the Committee on April 25, 1995, consideration of issues related to the elimination of the Western Grain Transportation Act, the Atlantic Region Freight Assistance Act, the Maritime Freight Rates Act and the Feed Freight Assistance Act.

Lorne Hehn and Harvey Brooks made statements and answered questions.

At 6:40 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

THURSDAY, MAY 4, 1995
(Meeting No. 12)

The Sub–Committee on Grain Transportation of the Standing Committee on Agriculture and Agri–Food met at 11:15 o'clock a.m. this day, in Room 208, West Block, the Chairman, Wayne Easter, presiding.

Members of the Committee present: Jean–Guy Chrétien, Bernie Collins, Marlene Cowling, Wayne Easter.

Associate Member present: Jake Hoeppner.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Sonya Dakers, Research Coordinator.

Witnesses: From Keystone Agricultural Producers: Les Jacobson, President; Owen MacAuley, 2nd Vice–President. *From the Canadian Dehydrators' Association:* Garry Benoit, Executive Director; Roger Vansevenandt, President, Alberta Dehydrators Association; Allan Lindsay, President, Ottawa Valley Grain.

Pursuant to the Order adopted by the Committee on April 25, 1995, consideration of issues related to the elimination of the Western Grain Transportation Act, the Atlantic Region Freight Assistance Act, the Maritime Freight Rates Act and the Feed Freight Assistance Act.

Thomas Payne et Daniel Moe font des déclarations et répondent aux questions.

À 17 h 30, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MERCREDI 3 MAI 1995
(Séance nº 11)

Le Sous–comité sur le transport du grain du Comité permanent de l'agriculture et de l'agro–alimentaire, se réunit à 17 h 05 dans la salle 705, La Promenade, sous la présidence de Wayne Easter (*président*).

Membres du Sous–comité présents: Marlene Cowling, Wayne Easter et Jake Hoeppner.

Membre suppléant présent: Réjean Lefebvre pour Jean–Guy Chrétien.

Aussi présentes: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: Sonya Dakers, coordonnatrice de recherche.

Témoins: De la Commission canadienne du blé: Lorne Hehn, commissaire en chef; Harvey Brooks, chef, Groupe chargé de la politique générale.

Conformément à l'ordre de renvoi que le Comité a adopté le 25 avril 1995, le Sous–comité étudie les questions portant sur la suppression de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et la Loi sur l'aide au transport des céréales fourragères.

Lorne Hehn et Harvey Brooks font des déclarations et répondent aux questions.

À 18 h 40, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE JEUDI 4 MAI 1995
(Séance nº 12)

Le Sous–comité sur le transport du grain du Comité permanent de l'agriculture et de l'agro–alimentaire se réunit à 11 h 15 dans la salle 208 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Wayne Easter (*président*).

Membres du Sous–comité présents: Jean–Guy Chrétien, Bernie Collins, Marlene Cowling et Wayne Easter.

Membre associé présent: Jake Hoeppner.

Aussi présente: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: Sonya Dakers, coordonnatrice de recherche.

Témoins: De «Keystone Agricultural Producers»: Les Jacobson, président; Owen MacAuley, deuxième vice–président. *De la «Canadian Dehydrators' Association»:* Garry Benoit, directeur général; Roger Vansevenandt, président, «Alberta Dehydrators Association»; Allan Lindsay, président, «Ottawa Valley Grain».

Conformément à l'ordre de renvoi que le Comité a adopté le 25 avril 1995, le Sous–comité étudie les questions portant sur la suppression de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et la Loi sur l'aide au transport des céréales fourragères.

Les Jacobson and Owen MacAuley made statements and answered questions.

Garry Benoit made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 1:30 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

Les Jacobson et Owen MacAuley font des déclarations et répondent aux questions.

Garry Benoit fait une déclaration et, avec les autres témoins, répond aux questions.

À 13 h 30, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Sous–comité

Marc Toupin

TUESDAY, MAY 16, 1995
(Meeting No. 13)

The Sub–Committee on Grain Transportation of the Standing Committee on Agriculture and Agri–Food met at 3:45 o'clock p.m. this day, in Room 307, West Block, the Chairman, Wayne Easter, presiding.

Members of the Committee present: Bernie Collins, Wayne Easter, Jake Hoeppner.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Sonya Dakers, Research Coordinator.

Witnesses: From The Senior Grain Transportation Committee: Manson Moir, President. *From Southern Rails Cooperative Ltd.:* Paul Beingessner, General Manager.

Pursuant to the Order adopted by the Committee on April 25, 1995, consideration of issues related to the elimination of the Western Grain Transportation Act, the Atlantic Region Freight Assistance Act, the Maritime Freight Rates Act and the Feed Freight Assistant Act.

Manson Moir made an opening statement and answered questions.

Paul Beingessner made an opening statement and answered questions.

At 5:59 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Georges Etoka

A/Clerk of the Committee

LE MARDI 16 MAI 1995
(Séance nº 13)

Le Sous–comité sur le transport du grain du Comité permanent de l'agriculture et de l'agro–alimentaire, se réunit à 15 h 45 dans la salle 307 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Wayne Easter (*président*).

Membres du Sous–comité présents: Bernie Collins, Wayne Easter et Jake Hoeppner.

Aussi présentes: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: Sonya Dakers, coordonnatrice de recherche.

Témoins: Du Comité senior sur le transport du grain: Manson Moir, président. *De «Southern Rails Cooperative Ltd.»:* Paul Beingessner, gérant général.

Conformément à l'ordre de renvoi que le Comité a adopté le 25 avril 1995, le Sous–comité étudie les questions portant sur la suppression de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et la Loi sur l'aide au transport des céréales fourragères.

Manson Moir fait une déclaration et répond aux questions.

Paul Beingessner fait une déclaration et répond aux questions.

À 17 h 59, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier adjoint du Sous–comité

Georges Etoka

WEDNESDAY, MAY 17, 1995
(Meeting No. 14)

The Sub–Committee on Grain Transportation of the Standing Committee on Agriculture and Agri–Food met at 3:35 o'clock p.m. this day, in Room 307, West Block, the Chairman, Wayne Easter, presiding.

Members of the Committee present: Bernie Collins, Marlene Cowling, Wayne Easter, Jake Hoeppner.

Acting Member present: Jean Landry for Jean–Guy Chrétien.

LE MERCREDI 17 MAI 1995
(Séance nº 14)

Le Sous–comité sur le transport du grain du Comité permanent de l'agriculture et de l'agro–alimentaire, se réunit à 15 h 35 dans la salle 307 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Wayne Easter (*président*).

Membres du Sous–comité présents: Bernie Collins, Marlene Cowling, Wayne Easter et Jake Hoeppner.

Membre suppléant présent: Jean Landry pour Jean–Guy Chrétien.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Sonya Dakers, Research Coordinator and June Dewetering, Research Officer.

Witnesses: From the Office of the Auditor General of Canada: Larry Meyers, Deputy Auditor General; Hugh McRoberts, Principal, Audit Operations Branch.

Pursuant to the Order adopted by the Committee on April 25, 1995, consideration of issues related to the elimination of the Western Grain Transportation Act, the Atlantic Region Freight Assistance Act, the Maritime Freight Rates Act and the Feed Freight Assistant Act.

Larry Meyers and Hugh McRoberts made statements and answered questions.

At 4:55 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

Aussi présentes: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: Sonya Dakers, coordonnatrice de recherche, et June Dewetering, attachée de recherche.

Témoins: Du Bureau du vérificateur général du Canada: Larry Meyers, sous–vérificateur général; Hugh McRoberts, directeur principal, Direction générale des opérations de vérification.

Conformément à l'ordre de renvoi que le Comité a adopté le 25 avril 1995, le Sous–comité étudie les questions portant sur la suppression de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et la Loi sur l'aide au transport des céréales fourragères.

Larry Meyers et Hugh McRoberts font des déclarations et répondent aux questions.

À 16 h 55, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Sous–comité

Marc Toupin

WITNESSES

Tuesday, April 25, 1995 (Meeting No. 6)

Agriculture and Agri–Food Canada:

Hon. R. Goodale, Minister of Agriculture and Agri–Food;

Howard Migie, Director General, Western Grain Transportation Review.

Wednesday, April 26, 1995 (Meeting No. 7)

National Farmers' Union:

N. Wiebe, President.

Thursday, April 27, 1995 (Meeting No. 8)

Grain Transportation Agency:

Bruce McFadden, Executive Director, Operations.

Transport Canada:

John Dobson, Policy Advisor, Freight Policy and Programs;

Nick Mulder, Deputy Minister.

Thursday, April 27, 1995 (Meeting No. 9)

Grain Transportation Agency:

Bruce McFadden, Executive Director, Operations.

Prairie Pools Inc.:

Ray Howe, Chairman;

Leroy Larsen, President, Saskatchewan Wheat Pool;

Transport Canada:

John Dobson, Policy Advisor, Freight Policy and Programs;

Nick Mulder, Deputy Minister.

Tuesday, May 2, 1995 (Meeting No. 10)

Canadian Federation of Agriculture:

Yves Leduc, Policy Analyst;

Sally Rutherford, Executive Director;

Jack Wilkinson, President.

Central Western Railway:

Daniel Moe, Chairman, Producers Advisory Board;

Thomas Payne, President and Chief Operating Officer.

Wednesday, May 3, 1995 (Meeting No. 11)

Canadian Wheat Board:

Harvey Brooks, Head, Corporate Policy Group;

Lorne Hehn, Chief Commissioner.

Thursday, May 4, 1995 (Meeting No. 12)

Canadian Dehydrators' Association:

Garry Benoit, Executive Director;

Allan Lindsay, President, Ottawa Valley Grain;

Roger Vansevenandt, President, Alberta Dehydrators Association.

Keystone Agricultural Producers:

Les Jacobson, President.

Tuesday, May 16, 1995 (Meeting No. 13)

Senior Grain Transportation Committee:

Manson Moir, President.

Southern Rails Cooperative Ltd.:

Paul Beingessner, General Manager.

Wednesday, May 17, 1995 (Meeting No. 14)

Office of the Auditor General of Canada:

Hugh McRoberts, Principal, Audit Operations Branch;

Larry Meyers, Deputy Auditor General.

TÉMOINS

Le mardi 25 avril 1995 (Séance nº 6)

Agriculture et agroalimentaire Canada:

L'hon. R. Goodale, ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire;

Howard Migie, directeur général, Programme de réforme pour le système de transport.

Le mercredi 26 avril 1995 (Séance nº 7)

Syndicat national des cultivateurs:

N. Wiebe, présidente.

Le jeudi 27 avril 1995 (Séance nº 8)

Office du transport du grain:

Bruce McFadden, directeur général, Exploitation.

Transports Canada:

John Dobson, conseiller en politiques, Politiques et programmes de fret;

Nick Mulder, sous–ministre.

Le jeudi 27 avril 1995 (Séance nº 9)

Office du transport du grain:

Bruce McFadden, directeur général, Exploitation.

«Prairie Pools Inc.»:

Ray Howe, président;

Leroy Larsen, président, «Saskatchewan Wheat Pool»;

Transports Canada:

John Dobson, conseiller en politiques, Politiques et programmes de fret;

Nick Mulder, sous–ministre.

Le mardi 2 mai 1995 (Séance nº 10)

«Central Western Railway»:

Daniel Moe, président, Conseil consultatif des producteurs;

Thomas Payne, président et chef des opérations.

Fédération canadienne de l'agriculture:

Yves Leduc, analyste politique;

Sally Rutherford, directeur général;

Jack Wilkinson, président.

Le mercredi 3 mai 1995 (Séance nº 11)

Commission canadienne du blé:

Harvey Brooks, chef, Groupe chargé de la politique générale;

Lorne Hehn, commissaire en chef.

Le jeudi 4 mai 1995 (Séance nº 12)

«Canadian Dehydrators' Association»:

Garry Benoit, directeur général;

Allan Lindsay, président «Ottawa Valley Grain»;

Roger Vansevenandt, président, «Alberta Dehydrators Association».

«Keystone Agricultural Producers»:

Les Jacobson, président.

Le mardi 16 mai 1995 (Séance nº 13)

Comité senior sur le transport du grain:

Manson Moir, président.

«Southern Rails Cooperative Ltd.»:

Paul Beingessner, gérant général.

Le mercredi 17 mai 1995 (Séance nº 14)

Bureau du vérificateur général du Canada:

Hugh McRoberts, directeur principal, Direction générale des opérations de vérification;

Larry Meyers, sous–vérificateur général.

MAIL POSTE
Canada Post Corporation/Société canadienne des postes
Postage paid / Port payé
Lettermail / Poste–lettre
8801320
Ottawa

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré–Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non–livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré–Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Publicatio

HOUSE OF COMMONS
Issue No. 5 (Meetings Nos. 15 to 24)
Thursday, May 18, 1995
Tuesday, May 30, 1995
Wednesday, May 31, 1995
Thursday, June 1, 1995
Tuesday, June 6, 1995
Wednesday, June 7, 1995
Thursday, June 8, 1995
Thursday, June 15, 1995
Tuesday June 20, 1995
Chairperson: Wayne Easter

LIBRARY
AUG 3 1 1995
University of Toronto

CHAMBRE DES COMMUNES
Fascicule nº 5 (Séances nºs 15 à 24)
Le jeudi 18 mai 1995
Le mardi 30 mai 1995
Le mercredi 31 mai 1995
Le jeudi 1er juin 1995
Le mardi 6 juin 1995
Le mercredi 7 juin 1995
Le jeudi 8 juin 1995
Le jeudi 15 juin 1995
Le mardi 20 juin 1995
Président: Wayne Easter

Minutes of Proceedings of the Sub–Committee on

Grain Transportation

of the Standing Committee on Agriculture and Agri–Food

Procès–verbaux du Sous–comité du

Transport du grain

du Comité permanent de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire

RESPECTING:
Pursuant to the Order adopted by the Committee on April 25, 1995, consideration of issues related to the elimination of the Western Grain Transportation Act, the Atlantic Region Freight Assistance Act, the Maritime Freight Rates Act and the Feed Freight Assistance Act

Consideration of a draft report

Motions

That today's report, as amended, be adopted and that the Chairman present it, if possible, to the Standing Committee on Agriculture and Agri–Food or else to the Minister of Agriculture and Agri–Food as well as the Minister of Transport

That the said report be entitled "Dismantling the Crow: curbing the impacts"

That the Chairman be authorized to make such typographical and editorial changes as may be necessary without changing the substance of the report

That the Committee cover the costs of the working lunches held on May 30, 31 and June 7, for a total of $396.70

CONCERNANT:
Conformément à l'Ordre adopté par le Comité le 25 avril 1995, examen des questions relatives à l'élimination de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, la Loi sur les subventions au transport de marchandises de la région de l'Atlantique, la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes et la Loi sur l'aide au transport des céréales fourragères

Étude d'une ébauche de rapport

Motions

Que l'ébauche de rapport, tel que modifié, soit adopté et que le président le soumette, si possible, au Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire ainsi qu'au ministre des Transports

Que le rapport s'intitule «Abolition de la subvention du Nid–de–Corbeau: comment en réduire les conséquences»

Que le président soit autorisé à apporter des changements de forme au rapport, sans en altérer le fond

Que le Comité défraie les coûts des déjeuners de travail du 30, 31 mai et 7 juin pour un montant total de 396,70$

APPEARING:
The Honourable Fernand Robichaud,
Secretary of State (Agriculture and Agri–Food, Fisheries and Oceans)

WITNESSES:
(See end of document)

COMPARAÎT:
L'honorable Fernand Robichaud,
Secrétaire d'État (Agriculture et Agroalimentaire, Pêches et Océans)

TÉMOINS:
(Voir fin du document)

First Session of the Thirty–fifth Parliament, 1994–95

Première session de la trente–cinquième législature, 1994–1995

SUB–COMMITTEE ON GRAIN TRANSPORTATION OF THE STANDING COMMITTEE ON AGRICULTURE AND AGRI–FOOD

Chairperson: Wayne Easter

Members

Jean–Guy Chrétien
Bernie Collins
Marlene Cowling
Jake Hoeppner—(5)

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Sub–Committee

SOUS–COMITÉ DU TRANSPORT DU GRAIN DU COMITÉ PERMANENT DE L'AGRICULTURE ET DE L'AGROALIMENTAIRE

Président: Wayne Easter

Membres

Jean–Guy Chrétien
Bernie Collins
Marlene Cowling
Jake Hoeppner—(5)

(Quorum 5)

Le greffier du Sous–comité

Marc Toupin

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MAY 18, 1995
(Meeting No. 15)

[*Text*]

The Sub–Committee on Grain Transportation of the Standing Committee on Agriculture and Agri–Food met at 11:02 o'clock a.m. this day, in Room 208, West Block, the Chairman, Wayne Easter, presiding.

Members of the Sub–Committee present: Jean–Guy Chrétien, Bernie Collins, Marlene Cowling and Wayne Easter.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Sonya Dakers, Research Coordinator and Jean–Denis Fréchette, Research Officer.

Witnesses: From the University of Manitoba: Dr. John Heads, Director, Manitoba Institute of Transport. *From the Agricultural Economic Farm Management Department, University of Manitoba:* Dr. D. Kraft, Professor.

Pursuant to the Order adopted by the Committee on April 25, 1995, consideration of issues related to the elimination of the Western Grain Transportation Act, the Atlantic Region Freight Assistance Act, the maritime Freight Rates Act and the Feed Freight Assistant Act.

Dr. John Heads made a statement and answered questions.

At 11:47 o'clock a.m. Marlene Cowling took the Chair.

Dr. Daryl Kraft made a statement and answered questions.

At 12:50 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Carol Chafe

A/Clerk of the Sub–Committee

PROCÈS–VERBAUX

LE JEUDI 18 MAI 1995
(Séance nº 15)

[*Traduction*]

Le Sous–comité du transport du grain du Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire se réunit à 11 h 02 dans la salle 208 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Wayne Easter (*président*).

Membres du Sous–comité présents: Jean–Guy Chrétien, Bernie Collins, Marlene Cowling et Wayne Easter.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: Sonya Dakers, coordonnatrice de recherche, et Jean–Denis Fréchette, attaché de recherche.

Témoins: De l'Université du Manitoba: John Heads, directeur, «Manitoba Institute of Transport». *Du Département de gestion économique agricole de l'Université du Manitoba:* D. Kraft, professeur.

Conformément à l'ordre de renvoi que le Comité a adopté le 25 avril 1995, le Sous–comité étudie les questions portant sur la suppression de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, la Loi sur les subventions au transport de marchandises de la région de l'Atlantique, la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes et la Loi sur l'aide au transport des céréales fourragères.

John Heads fait une déclaration et répond aux questions.

À 11 h 47, Marlene Cowling prend le fauteuil.

Daryl Kraft fait une déclaration et répond aux questions.

À 12 h 50, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

La greffière adjointe du Comité

Carol Chafe

TUESDAY, MAY 30, 1995
(Meeting No. 16)

The Sub–Committee on Grain Transportation of the Standing Committee on Agriculture and Agri–Food met at 3:40 o'clock p.m. this day, in Room 536, Wellington Bldg., the Chairman, Wayne Easter, presiding.

Members of the Sub–Committee present: Bernie Collins, Marlene Cowling, Wayne Easter and Jake Hoeppner.

Acting Member present: Paul Crête for Jean–Guy Chrétien.

Other Member present: Garry Breitkreuz.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Sonya Dakers, Research Coordinator.

Witnesses: From the Canadian Cattlemen's Association: Sid Wilkinson, Chairman, Feed Grains, Safety Nets Committee; Jim Caldwell, Associate General Manager, Government Affairs. *From Andrew Elliott Consultants Inc.:* Andrew Elliott, Consultant. *From the Western Barley Grower's Association:* Buck Spencer, Vice–President; Warren Hilz, Transportation Chair. *From the Western Stock Growers' Association:* David Foat, President; Normand Ward, First Vice–President. *From the*

LE MARDI 30 MAI 1995
(Séance nº 16)

Le Sous–comité du transport du grain du Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire se réunit à 15 h 40 dans la salle 536 de l'immeuble Wellington, sous la présidence de Wayne Easter (*président*).

Membres du Sous–comité présents: Bernie Collins, Marlene Cowling, Wayne Easter et Jake Hoeppner.

Membre suppléant présent: Paul Crête pour Jean–Guy Chrétien.

Autre membre présent: Garry Breitkreuz.

Aussi présente: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: Sonya Dakers, coordonnatrice de recherche.

Témoins: De la «Canadian Cattlemen's Association»: Sid Wilkinson, président, Grains de provende, Comité des mesures de secours; Jim Caldwell, directeur général associé, Affaires gouvernementales. *De «Andrew Elliott Consultants Inc.»:* Andrew Elliott, expert–conseil. *De la «Western Barley Grower's Association»:* Buck Spencer, vice–président; Warren Hilz, président de la Division du transport. *De la «Western Stock Growers' Association»:* David Foat, président; Normand Ward,

Hudson Bay Route Association: Arnold Grambo, President; Reg Hertz, Executive Director.

Pursuant to the Order adopted by the Committee on April 25, 1995, consideration of issues related to the elimination of the Western Grain Transportation Act, the Atlantic Region Freight Assistance Act, the Maritime Freight Rates Act and the Feed Freight Assistant Act.

Sid Wilkinson made a statement and, with the other witness, answered questions.

Andrew Elliott made a statement and answered questions.

At 5:30 o'clock p.m., the sitting was suspended.

At 6:20 o'clock p.m., the sitting resumed.

Buck Spencer made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

David Foat and Normand Ward made statements and answered questions.

Arnold Grambo and Reg Hertz made statements and answered questions.

At 9:10 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

premier vice–président. *De la «Hudson Bay Route Association»:* Arnold Grambo, président; Reg Hertz, directeur général.

Conformément à l'ordre de renvoi que le Comité a adopté le 25 avril 1995, le Sous–comité étudie les questions portant sur la suppression de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, la Loi sur les subventions au transport de marchandises de la région de l'Atlantique, la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes et la Loi sur l'aide au transport des céréales fourragères.

Sid Wilkinson fait une déclaration et, avec l'autre témoin, répond aux questions.

Andrew Elliott fait une déclaration et répond aux questions.

À 17 h 30, le Comité suspend ses travaux.

À 18 h 20, le Comité reprend ses travaux.

Buck Spencer fait une déclaration et, avec les autres témoins, répond aux questions.

David Foat et Normand Ward font des déclarations et répondent aux questions.

Arnold Grambo et Reg Hertz font des déclarations et répondent aux questions.

À 21 h 10, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

WEDNESDAY, MAY 31, 1995
(Meeting No. 17)

The Sub–Committee on Grain Transportation of the Standing Committee on Agriculture and Agri–Food met at 3:45 o'clock p.m. this day, in Room 701, La Promenade, the Chairman, Wayne Easter, presiding.

Members of the Sub–Committee present: Bernie Collins, Marlene Cowling and Wayne Easter.

Acting Members present: Maurice Bernier for Jean–Guy Chrétien, Charlie Penson for Jake Hoeppner.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Sonya Dakers, Research Coordinator, Jean–Denis Fréchette, Research Officer, and June Dewetering, Research Officer.

Witnesses: From the Department of Rural Economics, University of Alberta: Ed Tyrchniewicz, Professor. *From International Consulting and Public Relations Inc.:* Orlin Hanson, Chairman. *From the United Grain Growers:* Ted Allen, President. *From Rail Tex:* Bruce Flohr, President.

Pursuant to the Order adopted by the Committee on April 25, 1995, consideration of issues related to the elimination of the Western Grain Transportation Act, the Atlantic Region Freight Assistance Act, the Maritime Freight Rates Act and the Feed Freight Assistant Act.

Dr. E. Tyrchniewicz made a statement and answered questions.

Orlin Hanson made a statement and answered questions.

At 5:45 o'clock p.m., the sitting was suspended.

LE MERCREDI 31 MAI 1995
(Séance nº 17)

Le Sous–comité du transport du grain du Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire se réunit à 15 h 45 dans la salle 701, La Promenade, sous la présidence de Wayne Easter (*président*).

Membres du Sous–comité présents: Bernie Collins, Marlene Cowling et Wayne Easter.

Membres suppléants présents: Maurice Bernier pour Jean–Guy Chrétien et Charlie Penson pour Jake Hoeppner.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: Sonya Dakers, coordonnatrice de recherche, Jean–Denis Fréchette et June Dewetering, attachés de recherche.

Témoins: Du Département d'économie rurale de l'Université de l'Alberta: Ed Tyrchniewicz, professeur. *De «International Consulting and Public Relations Inc.»:* Orlin Hanson, président. *De l'Union des producteurs de grain limitée:* Ted Allen, président. *De «Rail Tex»:* Bruce Flohr, président.

Conformément à l'ordre de renvoi que le Comité a adopté le 25 avril 1995, le Sous–comité étudie les questions portant sur la suppression de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, la Loi sur les subventions au transport de marchandises de la région de l'Atlantique, la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes et la Loi sur l'aide au transport des céréales fourragères.

E. Tyrchniewicz fait une déclaration et répond aux questions.

Orlin Hanson fait une déclaration et répond aux questions.

À 17 h 45, le Comité suspend ses travaux.

At 5:55 o'clock p.m., the sitting resumed.

Ted Allen made a statement and answered questions.

Bruce Flohr made a statement and answered questions.

At 8:05 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Sub–Committee

À 17 h 55, le Comité reprend ses travaux.

Ted Allen fait une déclaration et répond aux questions.

Bruce Flohr fait une déclaration et répond aux questions.

À 20 h 05, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du du président.

Le greffier du Sous–comité

Marc Toupin

THURSDAY, JUNE 1, 1995
(Meeting No. 18)

The Sub–Committee on Grain Transportation of the Standing Committee on Agriculture and Agri–Food met at 11:10 o'clock a.m. this day, in Room 705, La Promenade, the Chairman, Wayne Easter, presiding.

Members of the Sub–Committee present: Bernie Collins, Marlene Cowling, Wayne Easter and Jake Hoeppner.

Acting Member present: Maurice Bernier for Jean–Guy Chrétien.

Other Member present: Len Taylor.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Sonya Dakers, Research Coordinator.

Witnesses: From Unifarm: Ron Leonhardt, President. *From the Saskatchewan Association of Rural Municipalities:* Ron Gleim, Director; Patty Smith, Manager of Agriculture and Communications.

Pursuant to the Order adopted by the Committee on April 25, 1995, considertion of issues related to the elimination of the Western Grain Transportation Act, the Atlantic Region Freight Assistance Act, the Maritime Freight Rates Act and the Feed Freight Assistant Act.

Ron Leonhardt made a statement and answered questions.

Ron Gleim and Patty Smith made a statement and answered questions.

At 1:09 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Martine Bresson

A/Clerk of the Sub–Committee

LE JEUDI 1er JUIN 1995
(Séance nº 18)

Le Sous–comité du transport du grain du Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire se réunit à 11 h 10 dans la salle 705, La Promenade, sous la présidence de Wayne Easter (*président*).

Membres du Sous–comité présents: Bernie Collins, Marlene Cowling, Wayne Easter et Jake Hoeppner.

Membre suppléant présent: Maurice Bernier pour Jean–Guy Chrétien.

Autre député présent: Len Taylor.

Aussi présente: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: Sonya Dakers, coordonnatrice de recherche.

Témoins: De «Unifarm»: Ron Leonhardt, président. *De la «Saskatchewan Association of Rural Municipalities»:* Ron Gleim, directeur; Patty Smith, directeur de l'agriculture et des communications.

Conformément à l'ordre de renvoi que le Comité a adopté le 25 avril 1995, le Sous–comité étudie les questions portant sur la suppression de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, la Loi sur les subventions au transport de marchandises de la région de l'Atlantique, la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes et la Loi sur l'aide au transport des céréales fourragères.

Ron Leonhardt fait une déclaration et répond aux questions.

Ron Gleim et Patty Smith font des déclarations et répondent aux questions.

À 13 h 09, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

Martine Bresson

Greffière adjointe du Sous–comité

TUESDAY, JUNE 6, 1995
(Meeting No. 19)

The Sub–Committee on Grain Transportation of the Standing Committee on Agriculture and Agri–Food met at 3:40 o'clock p.m. this day, in Room 701, La Promenade, the Chairman, Wayne Easter, presiding.

Members of the Sub–Committee present: Jean–Guy Chrétien, Bernie Collins, Marlene Cowling and Wayne Easter.

LE MARDI 6 JUIN 1995
(Séance nº 19)

Le Sous–comité du transport du grain du Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire se réunit à 15 h 40 dans la salle 701, La Promenade, sous la présidence de Wayne Easter (*président*).

Membres du Sous–comité présents: Jean–Guy Chrétien, Bernie Collins, Marlene Cowling et Wayne Easter.

Acting Member present: Allan Kerpan for Jake Hoeppner.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Sonya Dakers, Research Coordinator and June Dewetering, Research Officer.

Witnesses: From the Prince Edward Island Potato Board: Rod Nicholson, President, Prince Edward Island Potato Dealers' Association; Ivan Noonan, General Manager. *As individual:* Vic Althouse, M.P. *From the Western Canadian Wheat Growers' Association:* Larry Maguire, President; Alanna Koch, Executive Director.

Pursuant to the Order adopted by the Committee on April 25, 1995, consideration of issues related to the elimination of the Western Grain Transportation Act, the Atlantic Region Freight Assistance Act, the Maritime Freight Rates Act and the Feed Freight Assistant Act.

Rod Nicholson made a statement and, with the other witness, answered questions.

Vic Althouse made a statement and answered questions.

Larry Maguire made a statement and, with the other witness, answered questions.

At 5:40 o'clock p.m., the sitting was suspended.

At 6:15 o'clock p.m., the sitting resumed.

At 7:00 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Membre suppléant présent: Allan Kerpan pour Jake Hoeppner.

Aussi présentes: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: Sonya Dakers, coordonnatrice de recherche, et June Dewetering, attachée de recherche.

Témoins: Du «Prince Edward Island Potato Board»: Rod Nicholson, président, «Prince Edward Island Potato Dealers' Association»; Ivan Noonan, directeur général. *À titre individuel:* Vic Althouse, député. *De la «Western Canadian Wheat Growers' Association»:* Larry Maguire, président; Alanna Koch, directeur général.

Conformément à l'ordre de renvoi que le Comité a adopté le 25 avril 1995, le Sous-comité étudie les questions portant sur la suppression de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, la Loi sur les subventions au transport de marchandises de la région de l'Atlantique, la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes et la Loi sur l'aide au transport des céréales fourragères.

Rod Nicholson fait une déclaration et, avec l'autre témoin, répond aux questions.

Vic Althouse fait une déclaration et répond aux questions.

Larry Maguire fait une déclaration et, avec l'autre témoin, répond aux questions.

À 17 h 40, le Comité suspend ses travaux.

À 18 h 15, le Comité reprend ses travaux.

À 19 heures, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

WEDNESDAY, JUNE 7, 1995
(Meeting No. 20)

The Sub-Committee on Grain Transportation of the Standing Committee on Agriculture and Agri-Food met at 3:40 o'clock p.m. this day, in Room 701, La Promenade, the Chairman, Wayne Easter, presiding.

Members of the Sub-Committee present: Jean-Guy Chrétien, Bernie Collins, Marlene Cowling, Wayne Easter and Jake Hoeppner.

Other Member present: John Murphy.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Sonya Dakers, Research Coordinator, June Dewetering, Research Officer and Jean-Denis Fréchette, Research Officer.

Witnesses: From the National Transportation Agency: Seymour Isenberg, Director General, Rail Branch; Neil Thurston, Director, Costing Rates and Payments; Ian Mackay, Lawyer, Legal Services Directorate; Don Rees, Manager, Rates Costing and Western Grain Transportation Act Payments. *From the Grain Workers' Union:* Henry Kancs, Secretary-Treasurer. *As individuals:* Bill Cooper, Farmer; Bill Copeland, Farmer; *From the Nova Scotia Department of Agriculture and* Marketing: David Robinson, Economist; Charles Keddy, President, Nova Scotia Federation of Agriculture; Lloyd Evans, Chairman, Nova Scotia Feed Freight Assistance Adjustment Committee.

LE MERCREDI 7 JUIN 1995
(Séance nº 20)

Le Sous-comité du transport du grain du Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire se réunit à 15 h 40 dans la salle 701, La Promenade, sous la présidence de Wayne Easter (*président*).

Membres du Sous-comité présents: Jean-Guy Chrétien, Bernie Collins, Marlene Cowling, Wayne Easter et Jake Hoeppner.

Autre député présent: John Murphy.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: Sonya Dakers, coordonnatrice de recherche; June Dewetering et Jean-Denis Fréchette, attachés de recherche.

Témoins: De l'Office national des transports: Seymour Isenberg, directeur général, Transport ferroviaire; Neil Thurston, directeur, Coûts, taux et paiements; Ian Mackay, avocat, Direction des Services juridiques; Don Rees, directeur, Taux, coûts et paiements en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. *De la «Grain Workers' Union»:* Henry Kancs, secrétaire-trésorier. *À titre individuel:* Bill Cooper, agriculteur; Bill Copeland, agriculteur. *Du «Nova Scotia Department of Agriculture and Marketing»:* David Robinson, économiste; Charles Keddy, président de la «Nova Scotia Federation of Agriculture»; Lloyd Evans, président du «Nova Scotia Feed Freight Assistance Adjustment Committee».

Pursuant to the Order adopted by the Committee on April 25, 1995, consideration of issues related to the eliminastion of the Western Grain Transportation Act, the Atlantic Region Freight Assistance Act, the Maritime Freight Rates Act and the Feed Freight Assistant Act.

Seymour Isenberg made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 5:05 o'clock p.m., the sitting was suspended.

At 5:15 o'clock p.m., the sitting resumed.

Henry Kancs made a statement and answered questions.

At 5:55 o'clock p.m., Bernie Collins took the Chair.

At 6:15 o'clock p.m., Wayne Easter took the Chair.

Bill Cooper and Bill Copeland made statements and answered questions.

David Robinson made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 8:15 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Conformément à l'ordre de renvoi que le Comité a adopté le 25 avril 1995, le Sous–comité étudie les questions portant sur la suppression de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, la Loi sur les subventions au transport de marchandises de la région de l'Atlantique, la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes et la Loi sur l'aide au transport des céréales fourragères.

Seymour Isenberg fait une déclaration et, avec les autres témoins, répond aux questions.

À 17 h 05, le Comité suspend ses travaux.

À 17 h 15, le Comité reprend ses travaux.

Henry Kancs fait une déclaration et répond aux questions.

À 17 h 55, Bernie Collins prend le fauteuil.

À 18 h 15, Wayne Easter prend le fauteuil.

Bill Cooper et Bill Copeland font des déclarations et répondent aux questions.

David Robinson fait une déclaration et, avec les autres témoins, répond aux questions.

À 20 h 15, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

THURSDAY, JUNE 8, 1995
(Meeting No. 21)

The Sub–Committee on Grain Transportation of the Standing Committee on Agriculture and Agri–Food met at 11:35 o'clock a.m. this day, in Room 307, West Block, the Chairman, Wayne Easter, presiding.

Members of the Sub–Committee present: Jean–Guy Chrétien, Bernie Collins, Marlene Cowling, Wayne Easter and Jake Hoeppner.

Acting Member present: Bernard St–Laurent for Jean–Guy Chrétien.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Sonya Dakers, Research Coordinator.

Witnesses: From the Canadian Wheat Board Advisory Committee: Wilf Harder, Chairman; John Clair, Vice–Chairman. *From the Manitoba Department of Agriculture:* Honourable Harry J. Enns, M.L.A., Minister of Agriculture; Craig Lee, Associate Deputy Minister, Policy.

Pursuant to the Order adopted by the Committee on April 25, 1995, consideration of issues related to the elimination of the Western Grain Transportation Act, the Atlantic Region Freight Assistance Act, the Maritime Freight Rates Act and the Feed Freight Assistant Act.

Wilf Harder made a statement and, with the other witness, answered questions.

The Honourable Harry J. Enns made a statement and, with the other witness, answered questions.

At 1:55 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

LE JEUDI 8 JUIN 1995
(Séance nº 21)

Le Sous–comité du transport du grain du Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire se réunit à 11 h 35 dans la salle 307 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Wayne Easter (*président*).

Membres du Sous–comité présents: Jean–Guy Chrétien, Bernie Collins, Marlene Cowling, Wayne Easter et Jake Hoeppner.

Membre suppléant présent: Bernard St–Laurent pour Jean–Guy Chrétien.

Aussi présente: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: Sonya Dakers, coordonnatrice de recherche.

Témoins: Du Comité consultatif de la Comission canadienne du blé: Wilf Harder, président. *Du ministère de l'Agriculture du Manitoba:* L'honorable Harry J. Enns, député de l'Assemblée législative, ministre de l'Agriculture.

Conformément à l'ordre de renvoi que le Comité a adopté le 25 avril 1995, le Sous–comité étudie les questions portant sur la suppression de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, la Loi sur les subventions au transport de marchandises de la région de l'Atlantique, la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes et la Loi sur l'aide au transport des céréales fourragères.

Wilf Harder fait une déclaration et, avec l'autre témoin, répond aux questions.

L'honorable Harry J. Enns fait une déclaration et, avec l'autre témoin, répond aux questions.

À 13 h 55, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

AFTERNOON SITTING
(Meeting No. 22)

The Sub–Committee on Grain Transportation of the Standing Committee on Agriculture and Agri–Food met at 4:10 o'clock p.m. this day, in Room 112–N, Centre Block, the Chairman, Wayne Easter, presiding.

Members of the Sub–Committee present: Jean–Guy Chrétien, Marlene Cowling and Wayne Easter.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Jean–Denis Fréchette, Research Officer.

Witnesses: From «L'Union des producteurs agricoles»: Laurent Pellerin, President; Serge Lebeau, Economist.

Pursuant to the Order adopted by the Committee on April 25, 1995, consideration of issues related the elimination of the Western Grain Transportation Act, the Atlantic Region Freight Assistance Act, the Maritime Freight Rates Act and the Feed Freight Assistant Act.

Laurent Pellerin and Serge Lebeau made statements and answered questions.

At 5:20 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

THURSDAY, JUNE 15, 1995
(Meeting No. 23)

The Sub–Committee on Grain Transportation of the Standing Committee on Agriculture and Agri–Food met at 11:10 o'clock a.m. this day, in Room 307, West Block, the Chairman, Wayne Easter, presiding.

Members of the Sub–Committee present: Jean–Guy Chrétien, Marlene Cowling, Wayne Easter and Jake Hoeppner.

Acting Member present: Pat O'Brien for Bernie Collins.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Sonya Dakers, Research Coordinator.

Appearing: The Honourable Fernand Robichaud, Secretary of State (Agriculture and Agri–Food, Fisheries and Oceans)

Witnesses: From Agriculture and Agri–Food Canada: Tom Richardson, Director General, Farm Income Policy and Programs, Policy Branch. *From CP Rail System:* Axel Conradi, General Manager Marketing–Grain, Heavy Haul. *From CN Rail:* Sandi Mielitz, Vice–President, Western Region.

Pursuant to the Order adopted by the Committee on April 25, 1995, consideration of issues related the elimination of the Western Grain Transportation Act, the Atlantic Region Freight Assistance Act, the Maritime Freight Rates Act and the Feed Freight Assistant Act.

The Honourable Fernand Robichaud made a statement and, with the other witness, answered questions.

SÉANCE DE L'APRÈS–MIDI
(Séance nº 22)

Le Sous–comité du transport du grain du Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire se réunit à 16 h 10 dans la salle 112–N de l'édifice du Centre, sous la présidence de Wayne Easter (*président*).

Membres du Sous–comité présents: Jean–Guy Chrétien, Marlene Cowling et Wayne Easter.

Aussi présent: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: Jean–Denis Fréchette, attaché de recherche.

Témoins: De l'Union des producteurs agricoles: Laurent Pellerin, président; Serge Lebeau, économiste.

Conformément à l'ordre de renvoi que le Comité a adopté le 25 avril 1995, le Sous–comité étudie les questions portant sur la suppression de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, la Loi sur les subventions au transport de marchandises de la région de l'Atlantique, la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes et la Loi sur l'aide au transport des céréales fourragères.

Laurent Pellerin et Serge Lebeau font des déclarations et répondent aux questions.

À 17 h 20, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE JEUDI 15 JUIN 1995
(Séance nº 23)

Le Sous–comité du transport du grain du Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire se réunit à 11 h 10 dans la salle 307 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Wayne Easter (*président*).

Membres du Sous–comité présents: Jean–Guy Chrétien, Marlene Cowling, Wayne Easter et Jake Hoeppner.

Membre suppléant présent: Pat O'Brien pour Bernie Collins.

Aussi présente: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: Sonya Dakers, coordonnatrice de recherche.

Comparaît: L'honorable Fernand Robichaud, secrétaire d'État (Agriculture et Agroalimentaire, Pêches et Océans).

Témoins: Du ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire du Canada: Tom Richardson, directeur général, Direction générale de la politique et des programmes de protection du revenu agricole. *Du réseau CP Rail:* Alex Conradi, directeur général, Marketing–trafic céréalier. *Du CN Rail:* Sandi Mielitz, vice–présidente, Région de l'Ouest.

Conformément à l'ordre de renvoi que le Comité a adopté le 25 avril 1995, le Sous–comité étudie les questions portant sur la suppression de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, la Loi sur les subventions au transport de marchandises de la région de l'Atlantique, la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes et la Loi sur l'aide au transport des céréales fourragères.

L'honorable Fernand Robichaud fait une déclaration et, avec l'autre témoin, répond aux questions.

Sandi Mielitz and Axel Conradi made statements and answered questions.

At 12:58 o'clock p.m., Marlene Cowling took the Chair.

At 1:02 o'clock p.m., Wayne Easter took the Chair.

At 1:45 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, JUNE 20, 1995
(Meeting No. 24)

The Sub–Committee on Grain Transportation of the Standing Committee on Agriculture and Agri–Food met *in camera* at 3:35 o'clock p.m. this day, in Room 307, West Block, the Chairman, Wayne Easter, presiding.

Members of the Sub–Committee present: Jean–Guy Chrétien, Marlene Cowling, Wayne Easter and Jake Hoeppner.

Acting Member present: Glen McKinnon for Bernie Collins.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Sonya Dakers, Research Coordinator, Jean–Denis Fréchette, Research Officer, June Dewetering, Research Officer.

Pursuant to the Order adopted by the Committee on April 25, 1995, consideration of issues related to the elimination of the Western Grain Transportation Act, the Atlantic Region Freight Assistance Act, the Maritime Freight Rates Act and the Feed Freight Assistant Act.

The Committee proceeded to discuss a draft report.

Marlene Cowling moved, — That today's report, as amended, be adopted and that the Chairman present it, if possible, to the Standing Committee on Agriculture and Agri–Food or else to the Minister of Agriculture and Agri–Food as well as the Minister of Transport.

The question being put on the motion, it was agreed to, on division.

It was agreed, — That Jean–Guy Chrétien have until Wednesday, June 21, 1995 to submit his dissenting opinion, in both official languages, to the Clerk of the Committee and that the opinion be appended to the Committee report provided that the documents are no longer than 5 pages.

On motion of Marlene Cowling, it was agreed, — That the said report be entitled "Dismantling the Crow: curbing the impacts".

It was agreed, — That the Chairman be authorized to make such typographical and editorial changes as may be necessary without changing the substance of the report.

On motion of Marlene Cowling, it was agreed, — That the Committee cover the costs of the working lunches held on May 30, 31 and June 7, for a total of $396.70.

At 5:35 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Sub–Committee

Sandi Mielitz et Axel Conradi font des déclarations et répondent aux questions.

À 12 h 58, Marlene Cowling prend le fauteuil.

À 13 h 02, Wayne Easter prend le fauteuil.

À 13 h 45, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 20 JUIN 1995
(Séance nº 24)

Le Sous–comité du transport du grain du Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire se réunit à huis clos, aujourd'hui à 15 h 35 dans la salle 307 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Wayne Easter (*président*).

Membres du Sous–comité présents: Jean–Guy Chrétien, Marlene Cowling, Wayne Easter et Jake Hoeppner.

Membre suppléant présent: Glen McKinnon pour Bernie Collins.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: Sonya Dakers, coordonnatrice de recherche, Jean–Denis Fréchette, recherchiste, June Dewetering, recherchiste.

Conformément à l'ordre de renvoi que le Comité a adopté le 25 avril 1995, examen de l'élimination de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, la Loi sur les subventions au transport de marchandises de la région de l'Atlantique, la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes et la Loi sur l'aide au transport des céréales fourragères.

Le Comité examine l'ébauche d'un rapport.

Marlene Cowling propose, — Que l'ébauche de rapport, tel que modifié, soit adopté et que le président le soumette, si possible, au Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire ou sinon au ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire ainsi qu'au ministre des Transports.

Après débat, la motion est adoptée, sur division.

Il est convenu — Que l'opinion dissidente de Jean–Guy Chrétien soit transmise au greffier du Comité, dans les deux langues officielles, au plus tard le mercredi 21 juin et que cette opinion soit annexée au rapport du Comité dans la mesure où l'opinion ne dépasse pas cinq pages.

Sur motion de Marlene Cowling, il est convenu, — Que le rapport s'intitule «Abolition de la subvention du Nid–de–Corbeau: comment en réduire les conséquences».

Il est convenu, — Que le président soit autorisé à apporter des changements de forme au rapport, sans en altérer le fond.

Sur motion de Marlene Cowling, il est convenu, — Que le comité défraie les coûts des déjeuners de travail des 30, 31 mai et 7 juin pour un montant total de 396,70$.

À 17 h 35, le Comité ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Sous–comité

Marc Toupin

WITNESSES

THURSDAY, MAY 18, 1995 (Meeting No. 15)

Agricultural Economic Farm Management Department, University of Manitoba:

Dr. D. Kraft, Professor.

University of Manitoba:

Dr. John Heads, Director, Manitoba Institute of Transport.

TUESDAY, MAY 30, 1995 (Meeting No. 16)

Andrew Elliott Consultants Inc.:

Andrew Elliott, Consultant.

Canadian Cattlemen's Association:

Dennis Laycraft, Executive Vice–President.

Hudson Bay Route Association:

Arnold Grambo, President.

Western Barley Grower's Association:

Warren Hilz, Transportation Chair;

Buck Spencer, Vice–President.

Western Stock Growers' Association:

David Foat, President;

Normand Ward, First Vice–President.

WEDNESDAY, MAY 31, 1995 (Meeting No. 17)

Department of Rural Economics, University of Alberta:

Ed Tyrchniewicz, Professor.

International Consulting and Public Relations Inc.:

Orlin Hanson, Chairman.

Rail Tex:

Bruce Flohr, President.

United Grain Growers:

Ted Allen, President.

THURSDAY, JUNE 1, 1995 (Meeting No. 18)

Saskatchewan Association of Rural Municipalities:

Ron Gleim, Director;

Patty Smith, Manager of Agriculture and Communications.

Unifarm:

Ron Leonhardt, President.

TUESDAY, JUNE 6, 1995 (Meeting No. 19)

Prince Edward Island Potato Board:

Rod Nicholson, President;

Ivan Noonan, General Manager.

Western Canadian Wheat Growers' Association:

Alanna Koch, Executive Director;

Larry Maguire, President.

As individual:

Vic Althouse, M.P.

WEDNESDAY, JUNE 7, 1995 (Meeting No. 20)

Grain Workers' Union:

Henry Kancs, Secretary–Treasurer.

National Transportation Agency:

Seymour Isenberg, Director General, Rail Branch;

Ian Mackay, Lawyer, Legal Services Directorate;

Neil Thurston, Director, Costing Rates and Payments.

Nova Scotia Department of Agriculture and Marketing:

Senior Officials.

As individuals:

Bill Cooper, Farmer;

Bill Copeland, Farmer.

THURSDAY, JUNE 8, 1995 (Meeting No. 21)

Canadian Wheat Board Advisory Committee:

Wilf Harder, Chairman.

Manitoba Department of Agriculture:

Honourable Harry J. Enns, M.L.A., Minister of Agriculture.

AFTERNOON SITTING (Meeting No. 22)

«L'Union des producteurs agricoles»:

Laurent Pellerin, President.

THURSDAY, JUNE 15, 1995 (Meeting No. 23)

Agriculture and Agri–Food Canada:

Senior Officials.

CN Rail:

Sandi Mielitz, Vice–President, Western Region.

CP Rail System:

Axel Conradi, General Manager Marketing–Grain, Heavy Haul.

TÉMOINS

LE JEUDI 18 MAI 1995 (Séance nº 15)

Département «Agricultural Economic Farm Management», Université du Manitoba:

Dr D. Kraft, professeur.

Université du Manitoba:

Dr John Heads, directeur, «Manitoba Institute of Transport».

LE MARDI 30 MAI 1995 (Séance nº 16)

«Andrew Elliott Consultants Inc.»:

Andrew Elliott, consultant.

«Canadian Cattlemen's Association»:

Dennis Laycraft, vice–président exécutif.

«Hudson Bay Route Association»:

Arnold Grambo, président.

«Western Barley Grower's Association»:

Warren Hilz, président du comité du transport;

Buck Spencer, vice–président.

«Western Stock Growers' Association»:

David Foat, président;

Normand Ward, premier vice–président.

LE MERCREDI 31 MAI 1995 (Séance nº 17)

Département d'économie rurale, Université de l'Alberta:

Ed Tyrchniewicz, Professeur.

«International Consulting and Public Relations Inc.:

Orlin Hanson, président.

«Rail Tex»:

Bruce Flohr, président.

«United Grain Growers»:

Ted Allen, président.

LE JEUDI 1er JUIN 1995 (Séance nº 18)

«Saskatchewan Association of Rural Municipalities»:

Ron Gleim, directeur;

Patty Smith, directeur de l'agriculture et des communications.

«Unifarm»:

Ron Leonhardt, président.

LE MARDI 6 JUIN 1995 (Séance nº 19)

«Prince Edward Island Potato Board»:

Rod Nicholson, président;

Ivan Noonan, directeur général.

«Western Canadian Wheat Growers' Association:

Alanna Koch, directeur général.

Larry Maguire, président;

À titre individuel:

Vic Althouse, député.

LE MERCREDI 7 JUIN 1995 (Séance nº 20)

«Grain Workers' Union»:

Henry Kancs, secrétaire–trésorier.

«Nova Scotia Department of Agriculture and Marketing»:

Hauts fonctionnaires.

Office national des transports:

Seymour Isenberg, directeur général, Transport ferroviaire;

Ian Mackay, avocat, Direction des services juridiques;

Neil Thurston, directeur, Coûts, taux et paiements;

À titre individuel:

Bill Cooper, agriculteur;

Bill Copeland, agriculteur.

LE JEUDI 8 JUIN 1995 (Séance nº 21)

Comité consultatif de la Commission canadienne du blé:

Wilf Harder, président.

Ministère de l'Agriculture du Manitoba:

L'honorable Harry J. Enns, M.L.A., ministre de l'Agriculture.

SÉANCE DE L'APRÈS–MIDI (Séance nº 22)

Union des producteurs agricoles:

Laurent Pellerin, président.

LE JEUDI 15 JUIN 1995 (Séance nº 23)

CN Rail:

Sandi Mielitz, vice–présidente, Région de l'Ouest.

Ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire du Canada:

Hauts fonctionnaires.

Réseau CP Rail:

Alex Conradi, directeur général, Marketing–trafic céréalier.

MAIL POSTE

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid | Port payé

Lettermail | Poste–lettre

8801320
Ottawa

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré–Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non–livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré–Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

– Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9